nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

DER NEUHEITENREPORT
- Loks, Wagen, Zubehör
- Märklins E41
- S3/6 von Minitrix
- Liliputs Gotthardbahn-Wagen
- Pikos 101
- Katos Feste Fahrbahn in N
- Tilligs Altbau-50 mit großen Ohren in TT
- Trennzange für Spur-I-Gleise

Ein Kraftakt
Elektrifizierung bei der DR

Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
Jung, freundlich, erfolgreich

Peter Beuths H0-Nebenbahn
Mit Vorliebe Wirtschaftswunder

DB-Fotograf **Helmut Säuberlich**

Die Blütezeit der Bundesbahn

WERKSTATT:
- Schilf und Draht für Modellbaumbau
- Kontaktmaßnahme für Roco-V36

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

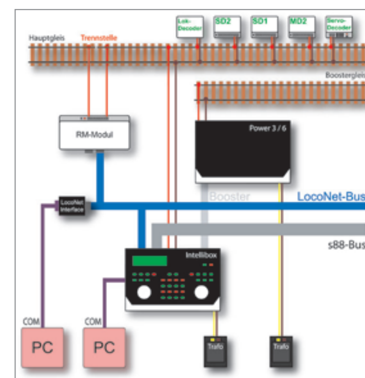
Szene

AUSSERDEM

32 Strippenzieher

Anfang der 1960er-Jahre begann ein groß angelegtes Programm zur Elektrifizierung bei der DR.





66 Intelli(genz)box

Wie setzt man automatischen Betrieb mit der Digitalzentrale von Uhlenbrock um?

14 Wuppertaler Lebens-Bahn

Im Auftrag der DB-Direktionen Wuppertal und Köln ging Helmut Säuberlich viele Jahrzehnte auf Fotojagd – meist in Farbe.





Titel: Blick in die Ausstellung „Schiene und Straße“ in Essen 1951.
Foto: H. Säuberlich

76 Auf Reisen

Freizügiger Fahrzeugeinsatz und Eignung für Ausstellungen: Peter Beuths H0-Anlage.





24 Im Osten geht die Sonne auf

Vielleicht sind ja deshalb die Triebwagen stirnseitig in Leuchtgelb gehalten: Die ODEG im Portrait.

Bahnwelt Aktuell

MUSEUMSBAHN

44 424 auf Wanderschaft

● Einen besonderen Auftrag durfte die Mannschaft des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) am 28. Februar mit ihrer V 100 1365 und einem historischen Postwagen in Gemünden am Main durchführen. Die Dampflok 044 424 wurde im März 2009 von Aschaffenburg nach Nördlingen ins BEM zur optischen Aufarbeitung überführt. Die Lok war bislang das Wahrzeichen des Unterfränkischen Verkehrsmuseums Gemünden am Main und wurde im Zug der Umstrukturierung 2008 an die Stadt Ingolstadt für 30 000 Euro veräußert. Die Lok wurde bereits Ende November 2008 von ihrem Sockel gehoben, Lok und Tender separat per Tieflader zum Frei-



Foto: Mann

Viel Öl und Muskelkraft war nötig, um die über 20 Jahre Wind und Wetter ausgesetzte Lok für ihre lange Reise nach Nördlingen vorzubereiten.



Foto: Dollinger

Die Fuhre passiert Weidenzedel auf dem Weg nach Nördlingen.

DB AG

Oberweißbacher Bergbahn lockt

● Die Oberweißbacher Bergbahn (OBS) verbuchte 2008 einen beachtlichen Besucherzuwachs. Auf der denkmalgeschützten, 1,4 Kilometer langen Standseilbahn von Obstfelderschmiede nach Lichtenhain wurden knapp 175 000 Fahrgäste gezählt, teilte ein Sprecher der DB AG mit. Das waren rund zehn Prozent mehr als 2007. Damit gehöre die Bergbahn neben der Wartburg zu den am meisten besuchten touristischen Einzelzielen in Thüringen. Auch dieses Jahr will die OBS durch verschiedene saisonale Höhepunkte Anlass zum Besuch der Bergbahn geben. Bereits angelaufen sind die beliebten Nostalgietage im Schwarzatal, die gemeinsam mit der Rennsteigbahn durchgeführt werden. Am 19. April, 17. Mai und 18. Oktober heißt es wieder „Es dampft im Schwarzatal!". Der historische Zug „Raanzer" verkehrt an diesen Tagen von Ilmenau nach Katzhütte und pendelt dann mehrfach auf der Schwarzatalbahn. Zudem sind die historischen Ferkeltaxen der OBS, Triebwagen der BR 772, zwischen Rottenbach und Katzhütte unterwegs. Auch in diesem Jahr wird das Bergbahn-Cabrio vom 1. Mai bis 31. Oktober bei schönem Wetter jeweils sonntags bis mittwochs im Einsatz sein. Einen festen Platz im Veranstaltungskalender hat das Bergbahnfest, das in diesem Jahr vom 21. bis 24. Mai stattfindet. Stargast auf Schienen wird die Saxonia sein.



Foto: Pfetzing

Als Besuchermagnet hat sich der im vergangenen Jahr in Betrieb genommene Cabrio-Wagen erwiesen. An den 55 Einsatztagen fuhren 23856 Personen mit.

MUSEUMSBAHN

94 1292 soll wieder laufen

● Die seit 2005 wegen eines Rahmenrisses in Erfurt untergestellte 94 1292 soll wieder betriebsfähig werden und zusätzlich zur bereits der Rennsteigbahn gehörenden 94 1538 auf Thüringer Gleisen zum Einsatz kommen. Auch die Doppelstockeinheit des Vereins, die im März Fristablauf hat, soll bis zum Herbst wieder in Betrieb gehen. Wer die Aufarbeitung der 94 1292 finanziell unterstützen möchte, kann dies durch eine Spende auf das folgende Konto tun: Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e. V. Sparkasse Arnstadt-Ilmenau, BLZ 84051010, Konto: 111 301 1641 oder einfach an einer der zahlreichen Sonderfahrten in und um Thüringen teilnehmen, so etwa am 4. Juli 2009, wenn 94 1538 von Ilmenau über den Rennsteig ins fränkische Fladungen, zu den 2. Fladungen Classics, dampft. Weitere Fahrtermine gibt es auch auf der Internetseite der Rennsteigbahn unter www.rennsteigbahn.de

ladegleis des Bahnhofs Gemünden gefahren und dort wieder auf die Gleise gestellt, um, im nahen ehemaligen Triebwagenschuppen der Fahrleitungsmeisterei untergestellt, zu überwintern. Am letzten Februartag war es nun so weit: Die Maschine wurde aus ihrem Versteck gezogen und rollfähig gemacht. Die Stadt Ingolstadt suchte bereits seit längerem eine Lok, die als Denkmal auf dem neu zu gestaltenden Vorplatz des Nordbahnhofs dienen soll. Favorisiert wurde zwar eine E94, aber auch der Jumbo sollte dort entsprechend wirken. Das Unterfränkische Museum verlor damit erneut eine Lok. Im Jahre 1988 wurde mit viel Elan das Unterfränkische Verkehrsmuseum im ehemaligen bischöflichen Huttenschloss am Saaleufer eröffnet. Zahlreiche Exponate zum Thema Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Dampfaggregate, Motorräder und viele weitere historische Ausstellungsstücke sollten die Besucher ins Museum locken. Doch schon elf Jahre später wurden die bis 1988 im Bw Aschaffenburg hinterstellten 118 024 und V 200 009 weiterveräußert, zuletzt stand nur noch die letzte Aschaffenburger 323 und die 44 im Hof, die jedoch stark heruntergekommen keinen einladenden Eindruck auf die Besucher mehr machten. Noch hat das Museum seine Tore nicht endgültig geschlossen, doch sind derzeit keine regulären Öffnungszeiten bekannt. Ganz schließen möchte Gemünden das defizitäre Museum jedoch nicht, weil dann Zuschüsse an den Freistaat Bayern zurückgezahlt werden müssten.

SACHSEN

Heimkehr



Foto: Oehler

58311 war von 1972 bis 1977 im Bw Aue (Sa) stationiert, bevor sie danach als eine der letzten G12 aus dem Planbetrieb ausschied.

● Am 14. März des Jahres 2009 fuhr die letzte betriebsfähig erhaltene Maschine der Baureihe 58 in ihrer ehemaligen Heimat. Heute gehört 58 311 den Ulmer Eisenbahnfreunden. Für mehrere Einsätze vor Sonder- und Fotozügen befand sich die Lok im März in Sachsen und Thüringen und kam so mit einem vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf organisierten Sonderzug ins Erzgebirge. Gefahren wurde von Chemnitz nach Aue, wo ein längerer Aufenthalt mit Scheineinfahrt eingelegt wurde. Anschließend ging es weiter über Schwarzenberg und das Markersbacher Viadukt in die Kleinstadt Schlettau. Zwischen Schlettau und Markersbach gab es öffentliche Pendelfahrten hin und zurück.

Neue Wunder braucht das Land



Dr. Karlheinz Haucke

Es ist nur eine Frage der Zeit, der jeweiligen vornehmlich, ob und wie man die allgemeine Befindlichkeit denn nun jetzt und vor allem im Vergleich zu ehedem zu bewerten geneigt ist.

Des Wirtschaftswunders im Westen, des ungleich schwierigeren Aufschwungs im Osten des geteilten Nachkriegsdeutschlands eingedenk, frage ich mich bisweilen, was wohl unter Einsatz des heutigen Krisenmanagements in der damaligen Situation von der allgemeinen Aufbruchstimmung übriggeblieben wäre.

Die Zeit können wir, glücklicherweise, nicht zurückdrehen, aber den Rückblick schärfen, etwa mit dem Titelbeitrag ab Seite 14, und Helmut Säuberlich durch die Blütezeit der Bundesbahn begleiten, den Försters ab Seite 32 bei der Reichsbahn-Elektrifizierung über die Schultern schauen und im Modell ab Seite 76 Peter Beuths Interpretation der Wirtschaftswunderzeit genießen.

Wie? Sie meinen, ein runder Geburtstag reicht, um mich alles durch die rosarote Brille betrachten zu lassen?

Seien Sie versichert: Keineswegs! Ich bin weder der irrigen Auffassung, dass früher die Kühe grundsätzlich größere Köpfe hatten, bei den deutschen Staatsbahnen stets alles im Lot und die Modellbahn ein irre billiges Freizeitvergnügen war. Aber die Einstellung war damals eine andere, das allgegenwärtige Gejammere und Gezetere noch nicht die große Mode.

„Wir arbeiten am Modell Deutschland“, das war mal ein Wahlkampfspruch. Wer könnte das besser verstehen als der Modellbahner und die Modellbahnerin?

Und wir wissen doch auch: Vom Wundern zum Wunder braucht´s nur so lange, wie´s dauert, einen Buchstaben zu streichen!

Bahnwelt Aktuell

HAFENBAHN DORSTEN

Reaktiviert



Foto: Wirtz

Wegen der erforderlichen Rangiermanöver ist zusätzlich zur Strecken- eine Rangierlok erforderlich. Meist übernimmt eine V 60 der Bocholter Eisenbahngesellschaft diese Aufgabe.

● In den letzten Jahren nahm der Verkehr auf der Dorstener Hafenbahn ständig ab. Während die Anschlüsse in den 1990er-Jahren noch regelmäßig von der DB AG bedient wurden, kam es in letzter Zeit nur noch vereinzelt zur Verladung auf die Bahn. Zum Abtransport von Kyrill-Sturmholz wird in Dorsten sporadisch Holz auf die Bahn verladen. Dies geschah bislang an der Ladestraße des Bahnhofs Dorsten. Das Gelände ist jedoch mittlerweile verkauft worden. Daher musste nach einer neuen Verlademöglichkeit für die Holztransporte gesucht werden. Fündig wurde man an der Dorstener Hafenbahn. Die Spedition Thier stellt ihren Hof für den Umschlag vom LKW auf die Bahn zur Verfügung. Die Holzverladung ist hier jedoch recht aufwendig. Aufgrund dieses hohen Aufwandes wird ein alternativer Ort für den Umschlag Straße/Schiene gesucht. Eventuell wird die Verladung nach Wanne-Eickel verlegt. Damit könnte die kurze Renaissance der Hafenbahn schon bald wieder vorbei sein.

GRENZVERKEHR

Ohne Umstieg über die Neiße

● Dresden und das polnische Wroclaw (Breslau) sind seit dem 1. März 2009 wieder über eine direkte Zugverbindung miteinander verbunden. Dreieinhalb Stunden dauert die Fahrt auf der Regional-Express-Linie RE 100 im Desiro Classic (VT 642), der nun über eine polnische Netzzulassung verfügt. Täglich drei Züge sind je Richtung ohne Zoll- und Grenzkontrolle unterwegs. In Görlitz wechselt jedoch das Personal. Artur Stempel, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Sachsen: „Mit der Anwendung des Schengener Abkommens (...) eröffnen sich für die europäischen Bahnen große Chancen, durchgehende Reiseketten für eine grenzenlose Mobilität einzurichten."



Foto: Metzeler

Mit Sonderzugfahrten wurde die Verbindung am 28. Februar 2009 eröffnet. Im Bahnhof der Grenzstadt Görlitz trafen sich die beiden Sonderzüge, die an den Endpunkten der Strecke starteten. Vertreter der beteiligten Bahnen, Verkehrsverbünde und Regionen feierten die Wiederaufnahme der Direktverbindung.

Zwischenhalt

■ **Der Bund kann** auch nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) finanziell unterstützen. Das ist das Ergebnis des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages auf Anfrage von B90/Grünen. Dies sei insbesondere für die Häfen-Hinterland-Verkehre in Norddeutschland von Bedeutung.

■ **Baden-Württemberg** verwendet Gelder des Konjunkturprogrammes II für den Ausbau von sechs NE-Strecken mit über 100 Kilometern Länge. 20 MIllionen Euro sollen über drei Jahre verteilt fließen.

■ **Der Bundesrechnungshof** hält „Stuttgart 21" für unsolide finanziert. Das teilte er in einem Prüfbericht von Anfang März mit. Laut Verkehrsclub Deutschland (VCD) gebe es daher für das Projekt auch keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, der den Einsatz immenser Steuergelder rechtfertigen würde.

■ **Großbritannien** hat eine Gesellschaft zur Beschaffung neuer Dieseltriebzüge gegründet. Sie sollen ab 2012 auf zwei Strecken verkehren. Verträge sollen Details zwischen Anbietern, Betreibern, der neuen Gesellschaft und Leasingpartnern regeln.

■ **In Hamburg** wird ein neuer Standort für den Fernbahnhof Altona gesucht. Im Gespräch sind zwei Standorte nördlich des jetzigen Kopfbahnhofes. Letzterer soll mit zwei Bahnsteigen für den Regionalverkehr erhalten bleiben, ebenso bleibt die S-Bahn.

■ **Das Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) erklärte die von der DB Netz AG beabsichtigten Rückbauten auf der rechten Rheinstrecke als „nicht genehmigungsfähig". Die betreffenden Überhol- und Kreuzungsgleise seien auch künftig unverzichtbar. Zudem forderte das EBA DB Netz auf, bereits außer Betrieb genommene Überholgleise in mehreren Bahnhöfen wieder zu aktivieren.

■ **DB Schenker Rail** hat in einigen Betrieben und Funktionsbereichen Kurzarbeit eingeführt, vordergründig im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr sowie in der Lok- und Güterwageninstandhaltung. Der Auftragseingang habe insgesamt um ein Drittel unter den Werten des Vorjahres gelegen.

■ **Die HWB-Servicegesellschaft,** Hermeskeil, und die Transport-Schienen-Dienst, Krefeld (beide Hochwaldbahn-Gruppe), haben Anfang März Insolvenz angemeldet. Beide waren im Güter- und Bauzugverkehr mit insgesamt 23 Mitarbeitern tätig. Der Betrieb wird vorerst fortgeführt, ein Sanierungsplan wird erstellt.

■ **Alstom** wird das Kürzel „LHB" (Linke-Hofmann-Busch) ablegen. Das Werk in Salzgitter heißt künftig Alstom Transport Deutschland GmbH.

■ **Die französische Staatsbahn** SNCF verzeichnete 2008 einen Gewinnrückgang um

SCHLÜCHTERNER TUNNEL

Durchschlag

● Die Tunnelvortriebsmaschine für den Neubau des Schlüchterner Tunnels durchquerte am 3. März 2009 den Höhenzug des Distelrasen. In den kommenden Monaten wird der Tunnelrohbau mit Gleisen, Oberleitungen, Beleuchtung und Signalen ausgestattet. Insgesamt werden über 200 Millionen Euro investiert. Die Verbindung Frankfurt – Fulda ist sehr stark frequentiert und mit dem neuen Schlüchterner Tunnel kommt die Bahn dem Ziel, die Strecke weiter auszubauen, einen entscheidenden Schritt näher. Auf dem Abschnitt zwischen Schlüchtern und Flieden wurde parallel zum bestehenden alten Schlüchterner Tunnel seit 2007 ein neuer Eisenbahntunnel errichtet. Das neue Bauwerk wurde auf der gesamten Länge von 3995 Metern mit einer Tunnelbohrmaschine, die einen Durchmesser von 10,25 Metern sowie eine Länge von 104 Metern hat und 1530 Tonnen wiegt, ausgebrochen. Der alte, 1914 in Betrieb genommene, zweigleisige Schlüchterner Tunnel auf der Fernverkehrsstrecke Frankfurt – Fulda ist einer der meist befahrenen Eisenbahntunnel Deutschlands. Täglich durchfahren ihn 260 Personen- und Güterzüge. Nach über 90 Jahren haben der Bahnverkehr, das feuchte Klima und der Baugrund dem Tunnelbauwerk stark zugesetzt. Daher wurde die neue Röhre in westlicher Parallellage mit einem Abstand von 50 bis 90 Metern zum bestehenden Tunnel gebaut. Durch diese soll ab November 2009 der Zugverkehr abgewickelt werden,. Anschließend wird der alte Schlüchterner Tunnel erneuert. Am Ende sollen dann beide Röhren eingleisig in je einer Fahrtrichtung betrieben werden.



Foto: Pfetzing

Noch in diesem Jahr sollen die Züge durch den neuen Tunnel fahren, damit dann der bestehende Tunnel erneuert werden kann.



Foto: Mann

Nach diversen altroten V100 verschiedener privater Bahnunternehmen gibt es nun auch eine beim DB-Konzern. Seit 15. Dezember 2008 steht die im AW Cottbus modernisierte 212 093 in Lohn und Brot bei DB-Fahrwegdienste GmbH, Karlsruhe. Die Lok wurde 1964 bei MAK als V100 2093 gebaut und trägt nun wieder die altrote Lackierung, büßte aber ihre Dampfheizung für ein neues Warmhaltegerät ein, dessen neuartige Lüftungsschlitze gut am kurzen Vorbau sichtbar sind.

48 Prozent. Maßgeblich verursacht sei dieser Einbruch von der Güterverkehrstochter SNCF Fret.

■ **Dyckerhoff** und die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) übernehmen die schienenseitige Versorgung der Großbaustelle Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI). Die EGP-Lok ES 64 U2-002 von MRCE-Dispolok bekommt eine angepasste Außengestaltung.

■ **Der Vogtland-Express,** vor kurzem eingestellt (siehe MEB 4/2009, S. 24), soll wieder fahren: Der Verkehrsverbund Vogtland. sucht derzeit Partner in den Verkehrsverbünden entlang der Strecke.

■ **Die PCC,** das kürzlich von der DB AG übernommene polnische Gütertransportunternehmen (siehe MEB 4/2009), soll teilweise weiterverkauft werden. Der DB AG-Aufsichtsrat hat jedoch noch nicht zugestimmt.

GÜTERVERKEHR

Durstige Hauptstadt

● Seit dem 25. Februar 2009 erreicht nun einmal wöchentlich der WLE-Bierzug die Hauptstadt und spart somit etliche Lkw-Fahrten im Jahr. Der Zug, bestehend aus rund 20 Containern und einer Gesamtlänge von etwa 360 Metern, deckt eine Wochenration der Berliner mit rund 25 600 Bierkästen der Brauerei Warsteiner! Von der Warsteiner Brauerei in Warstein fährt der Zug über Hannover bis zum Güterverkehrszentrum Großbeeren. Als Partner vor Ort fungiert der Getränkegroßhandel Trinks, der mit Lkw die einzelnen Container entweder direkt nach Berlin zu Zentrallagern weitertransportiert oder in sein nur 500 Meter entferntes Distributionszentrum bringt und dann den Inhalt an Kunden ausliefert.



Foto: Schreiber

WLE-Lok 21 mit dem DGS 93663 von Großbeeren nach Warstein am 26. Februar bei Wustermark.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.





Fotos (2): Wortmann

Diese Aufgabe dürfte sowohl für Modellbahn- als auch für Fußballfans im Handumdrehen zu lösen sein. 23 Jahre liegen zwischen den Aufnahmedaten der beiden Fotos. Wie man auf Anhieb erkennt, hat sich einiges geändert: Die Gleise sind mit Fahrdraht überspannt, die charakteristische Fußgängerbrücke ist direkt mit dem Bahnsteig 2 verbunden und die schönen Formsignale mussten Lichtsignalen weichen. Statt einer Schienenbus-Garnitur erkennen wir einen Triebwagen der BR 628, der auf den nächsten Einsatz wartet. Unterm Strich präsentiert sich der Bahnhof im Jahr 2009 in einem dezenten S-Bahn-Outfit. Von hektischem S-Bahn-Verkehr kann vor der Toren Heilbronns aber keine Rede sein. Wenn der Groschen noch nicht gefallen ist, hier ein paar Tipps: Die gesuchte Stadt ist bekannt durch ein Technikmuseum, in dem man unter anderem eine Concorde und eine Tupolew Tu-144 bewundern kann. Direkt daneben befindet sich ein Messegelände. Nur einen Steinwurf entfernt feiert die TSG 1899 sportliche Erfolge in der neuen Rhein-Neckar-Arena. Wie heißt die große Kreisstadt, in der im Jahr 1986 der Schienenbus zum alltäglichen Bild gehörte?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „(Ost-)Böhmen“. Gewonnen haben: Jakob, Bernd, 07926 Gefell; Schröter, Wolfgang, 09573 Augustusburg; Arenberg, Robert, 53619 Rheinbreitbach; Marquordt, Jörg, 39112 Magdeburg; Briner, Hans, CH-7000 Chur; Hahlweg, Jörg, 15537 Erkner; Zech, H.-Joachim, 02906 Niesky; Kell, Manfred, 16761 Hennigsdorf; Angermann, Peter, 78224 Singen; Koschany, Jannis, 81667 München; Dratz, Martin, 73230 Kirchheim; Dr. Endres, Vera, 66130 Saarbrücken; Schlüter, Uwe, 31137 Hildesheim; Schuft, Hans, 03046 Cottbus; Böhmer, Guido, 06800 Jeßnitz/Anhalt; Munk, Werner, 12049 Berlin; Frey, Günther, 81377 München; Ludwig, Jürgen, 37506 Osterode; Vogelsang, Christoph, 66130 Saarbrücken; Weinert, Hans-Joachim, 67742 Heinzenhausen.

THÜRINGEN

Güterzug-Dampf mit 65 1049



Foto: Gross

Der Fotogüterzug war aus 15 Wagen, darunter auch ein PWG aus Chemnitz, zusammengestellt. Am 14. März verlässt er Haynsberg.

Die 1956 gebaute 65 1049 fuhr am 14. und 15. März 2009 unter der Regie der „Geraer Eisenbahnwelten“ mit einem Fotogüterzug durch den Osten der Republik. Befahren wurden an dem Wochenende die Strecke Gera – Zeitz – Naumburg/Saale – Camburg/Saale sowie Gera – Plauen – Adorf/Vogtl. Die dort an vielen Stellen noch sehr authentische Landschaft weist auch 20 Jahre nach dem Ende der DDR noch viele Fotomöglichkeiten mit dem Flair der vergangenen Zeit auf. Der Veranstalter bot erstmals bei einem solchen Ereignis einen SMS-Service an, durch den die Teilnehmer auch an der Strecke über Änderungen oder Ausfälle direkt informiert werden konnten! Auch neu waren die Teilnehmerausweise, diese verfügten über einen Chip. Jedem Teilnehmer wurde eine persönliche Nummer (ID) zugeordnet, so konnte der Veranstalter mittels eines Handscanners die Teilnehmer gegebenenfalls überprüfen. Die Karten bleiben dann im Besitz der Fotografen, und können für weitere Termine bei diesem Veranstalter wieder verwendet werden. Dafür müssen dann lediglich die Daten aktualisiert werden.



Foto: Piplack

Für die „Deutsche Bahn Gleisbau GmbH“ (DBG), eine Tochter der DBAG, ist jetzt 218 261 unterwegs. Sie stammt aus dem nach der Elektrifizierung Lübecks dort nicht mehr benötigten Bestand und ist die vierte 218 bei DBG.

SCHWEIZ

RBDe4/4 Domino

● 120 von 128 in den Jahren 1984 bis 1996 in Betrieb gesetzten RBDe4/4 NPZ werden seit Anfang 2008 (bis 2013) unter dem Codenamen „Domino" einem Retrofit-Programm unterzogen. Eine erste Einheit wurde 2008 auf der Innotrans in Berlin gezeigt. Die prinzipiell aus einem Trieb- und einem Steuerwagen bestehenden Züge werden komplett revidiert. Das SBB-Industriewerk Yverdon ist für die Tw zuständig, das Werk Olten für die Steuerwagen. Die bisher verwendeten EWI- und EWII-Zwischenwagen werden durch neue Niederflur-Wagen von Bombardier, Villeneuve, ersetzt. Zunächst erhält „RegioAlps", eine Tochter der SBB und der TMR (Transports de Martigny et Régions), 13 Züge für ihr Netz im Rhonetal zwischen St. Gingolph und Brig sowie zwischen Martigny und Le Châble/Orsières. Die ersten Plan-Einsätze sind im Frühsommer 2009 vorgesehen.



Foto: Armin Schmutz

RBDe4/4 Domino mit einem Niederflur-Zwischenwagen auf Ertüchtigungsfahrt zwischen St. Maurice und Brig, fotografiert bei Salgesch am 20. Februar 2009.



Foto: Mann

Eine seltene Fuhre war auf der A3 zwischen Wiesbaden und Würzburg am 19. März zu beobachten. Der frisch hauptuntersuchte 796 702 der Mainschleifenbahn wurde von „InfraServ" in Wiesbaden zurück in seine Heimat befördert, bestens gerüstet für die anstehende Fahrsaison. Auch der Bayerische Rundfunk begleitete die Fahrt mit einem Kamerateam (li.), das auch auf A3 filmte.

TOP und FLOP



TOP: Von Braunlage auf den Brocken

Das Land Niedersachsen erwägt, zusätzlich zum Konjunkturpaket II Landesmittel zu bewilligen, um die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) nach Braunlage zu verlängern. Damit könnte es durchgehende Züge aus dem touristisch attraktiven Braunlage auf den Brocken geben. Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Dehre bescheinigt dem Projekt „sehr viel Charme"; eine Studie soll noch in der ersten Jahreshälfte in Auftrag gegeben werden. Deren Ergebnisse werden bis Jahresende erwartet.



FLOP: Gravi(ta)erend: Ohne Filter

Was haben die ostdeutsche Zigarettenmarke Karo und die jüngste Bestellung der DB AG über 130 Gravita-Lokomotiven gemeinsam? Beide werden ohne Filter ausgeliefert. Zwar zog der einstige DDR-„Rachentod" später mit einer Filter-Variante nach. Die DB AG macht nun das genaue Gegenteil: Die schon mit Partikelfilter für ab 2012 geltende Rußpartikel-Grenzwerte ausgelöste Bestellung beim Hersteller Voith-Turbo wird um diese Option gekürzt, Ersparnis pro Lok: 75 000 Euro. Damit wird sich der Einsatz der neuen Loks in Städten mit Umweltzonen voraussichtlich erledigt haben.



Foto: Korthof

Luftiger Warteraum: Der niederländische Netzbetreiber ProRail testete am 7. und 8. März im Rahmen einer geplanten Streckenvollsperrung den Einsatz von aufblasbaren Warteräumen auf den Bahnhöfen Heerhugowaard und Schagen, zwischen denen es Schienenersatzverkehr gab. Am ersten Testtag gab es in Heerhugowaard gleich eine Panne, als das elektrische Gebläse ausfiel und der schlauchbootähnliche Warteraum in sich zusammensackte.



Foto: Dollinger

Die Amsterdamer Verkehrsbetriebe schenkten ihren Kollegen in Sarajevo 16 Straßenbahnen. Anfang März 2009 passierte der bemerkenswerte Überführungszug den Bahnhof Treuchtlingen.

Bahnwelt Aktuell

SCHLESWIG-HOLSTEIN

NEG und NOB leihen sich Fahrzeuge

Foto: Brüggemann



Die NOB-Wagen, die zuletzt im Flensburg-Express liefen, wurden vom 4. bis 8. März 2009 aushilfsweise zwischen Niebüll und Dagebüll eingesetzt.

● Für die Verkehre auf den NEG-Strecken von Niebüll nach Tondern, wo die NOB (Nord-Ostsee-Bahn) fährt, und von Niebüll nach Dagebüll, auf der die NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH) fährt, fehlen beiden Unternehmen derzeit Fahrzeuge. Der NOB-Triebwagen VT 411, der eigentlich zwischen Niebüll und Tondern fährt, wird schon längere Zeit repariert und von dem NEG-Triebwagen T 4 ersetzt, da dieser auch nach Dänemark fahren darf. Nachdem auch noch Anfang März der von der HLB (Hessische Landesbahn GmbH) geliehene Triebwagen VT 71 (Baugleich DB AG-Baureihe 629) kaputtging und auch die NEG-Wagen derzeit nicht einsatzfähig sind, hat die NOB der NEG zwei ehemalige Schnellzugwagen, die bei Veolia erstmals im Interconnex liefen, geliehen. Der HLB-Triebwagen kam nach der Reparatur wieder zwischen Niebüll und Dagebüll zum Einsatz.

BRANDENBURG

Verspätete Geburtstagsfahrt

● Ihre Jubiläumsfahrt zur Vollendung des 50. Lebensjahres konnte die Dampflok 23 1019 wegen eines defekten Lokkessels im Juli 2008 nicht bestreiten, diese wurde am 7. März 2009 nach abgeschlossener Kesselrevision im Februar 2009 nachgeholt. Mit dem Jubiläumszug „50 Jahre Lok 23 1019“ fuhr der Lausitzer Dampflok-Club (LDC) von Cottbus über Calau, Hoyerswerda nach Schwarze Pumpe zu Vattenfall. Gebaut wurde die Lok 23 1019 im Jahr 1958 unter der Fabriknummer 123 019 beim VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg und per 26. Juli 1958 im Bahnbetriebswerk (Bw) Wittenberge in Dienst gestellt.

Foto: Heilmann



Lok 23 1019 wartet am 7. März 2009 im Bahnhof Calau auf die Ausfahrt in Richtung Schwarze Pumpe.

Der Schwellenleger

Die Mauer muss weg

● Es hat sich wohl noch nicht überall herumgesprochen, dass Mauer und innerdeutsche Grenze seit 20 Jahren Vergangenheit sind. Schaut man sich die Gültigkeitsbereiche der ansonsten sehr lobenswerten Ländertickets an, scheint es die Grenze in großen Abschnitten immer noch zu geben: Zwischen Niedersachsen, Hessen (ohne eigenes Länderticket) und Bayern auf der West- sowie Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen auf der Ost-Seite gestatten die jeweiligen Tickets mit der einzigen Ausnahme Neustadt (bei Coburg) – Sonneberg das Fahren nur im jeweiligen durch Landesgrenzen festgelegten Geltungsbereich. Dabei gibt es anderswo längst fahrgastfreundliche Regelungen im (länder-) grenzüberschreitenden Nahbereich. Man kann beispielsweise mit Reutte in Tirol, Salzburg, Kufstein (Bayern-Ticket), Kostrzyn (Küstrin) und Szczecin (Stettin; Berlin-Brandenburg-Ticket) gar Ziele außerhalb Deutschlands erreichen. Nicht so zwischen Hof und Plauen; zwischen Kronach und Saalfeld; zwischen Mellrichstadt und Grimmenthal; Bebra und Eisenach oder Helmstedt und Magdeburg: Hier ist am ehemaligen „Eisernen Vorhang“ Schluss. Kann es nach 20 Jahren nicht wenigstens kleinen Grenzverkehr geben?

Foto: Hecklau



Die derzeit von der MEG als Planlok für den DGS 48570/48571, Buna – Sluiskil – Buna, eingesetzte 155 124, den sie bis Osnabrück oder bei Verspätung des Gegenzuges bis Bad Bentheim bespannt, fährt am 3. März 2009 aus dem Werkbahnhof Buna aus.



Foto: M. Fritz

ÖSTERREICH

Spektakel im Hausruck

● Die Kombination von Schnee, Dampf und Sonnenschein erfordert immer etwas Glück, so wie am 28. Februar 2009 anlässlich einer Veranstaltung von ÖGEG und IGE: An diesem Tag waren drei Loks im Einsatz, um die Strecken im österreichischen Hausruck unter Dampf zu setzen: Die Preußinnen 638.1301 und 572770 sowie 011533 bespannten zwei Sonderzüge, die sich in den Unterwegsbahnhöfen gegenseitig überholten. Da die Strecken der Gegend von größeren Modernisierungen verschont blieben, gelang es, authentische Fotos zu machen.

In Ried im Innkreis gab es dank des Improvisationstalents der Veranstalter einen unerwarteten Höhepunkt: Aufgrund kurzfristiger Änderungen wurden die letzten Überholungen kurzerhand zu einer Schein-Doppelausfahrt umfunktioniert.

PRIVATBAHN

Neue 1214

● Mit der V150.05 konnte die SGL „Schienen Güter Logistik GmbH" ihre erste, von Alstom/GLG vollmodernisierte V100 (West) in Betrieb nehmen. Die Fahrzeugnummer im nationalen Fahrzeugregister lautet: 92 80 1214 013-5 D-SGL mit dem Untersuchungsdatum 21. November 2008. Bei der SGL handelt es sich um das EVU der Knape-Gruppe, die insbesondere im Gleisbau tätig ist. Vier weitere Triebfahrzeuge der Bauart V100 (Ost, modernisiert) gehören ebenfalls zum Bestand des durch Firmenverlegung jetzt in Rangsdorf ansässigen Unternehmens. Ebenfalls erst seit wenigen Monaten ist 1214 009 des Bahnlogistikunternehmens „BBL Logistik GmbH", die im vergangenen Herbst auf der Innotrans in Berlin ausgestellt wurde, im Dienst.



Foto: Gerlach

Im Zusammenhang mit einer Gleiserneuerung im Bf Darmstadt-Kranichstein erfolgte der Einsatz der V150.05 vor einem Schotterzug am 18. März 2009.



Foto: Lindner

Nur die Drehgestelle verraten es: Die Diesellok 1214 009 ist aus einer Ex-DB-V100 entstanden. Mitte Februar war sie in Weil am Rhein zu beobachten.

BARRIEREFREIHEIT

NOB engagiert sich

● Seit rund zehn Jahren fährt die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) in Schleswig-Holstein und bemüht sich seitdem, Fahrgästen in Rollstühlen oder mit anderen Behinderungen das Reisen so problemlos wie möglich zu machen. Am 19. März 2009 übergab Marc Mahnken, Marketing-Referent und zugleich Beauftragter für die Barrierefreiheit bei der NOB, Christian Sörensen, dem Referatsleiter für öffentlichen Personennahverkehr und Eisenbahnen im schleswig-holsteinischen Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, im Kieler Hauptbahnhof ein 40 Seiten starkes Barrierefreiheitsprogramm. Zur Feier kam extra ein Marschbahnzug als Planzug von Husum nach Kiel. Anwesend war auch Heike Witsch vom „Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V." Heike Witsch hat der NOB bei der behindertenfreundlichen Gestaltung der Marschbahnwagen geholfen, und sie lobte die NOB, denn auf der Marschbahn können Rollstuhlfahrer ohne Voranmeldung mitfahren. Dies sei nicht selbstverständlich, so Witsch. Auch Blinde haben es bei der NOB leichter: Im Steuerwagen gibt es Informationstafeln in Blindenschrift und die NOB verschickt an Blinde Pläne ihrer Wagen in Blindenschrift zur leichteren Orientierung. „Für die NOB gehört ein barrierefreier Zugang zum selbstverständlichen Service, und unser Ziel ist es, langfristig eine weitestgehend barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität aller Reisenden sicherzustellen", erläuterte Marc Mahnken das Programm. Die NOB hat sich das Ganze einiges kosten lassen. Die Investitionen lagen im fünfstelligen Bereich.



Foto: Brüggemann

Heike Witsch vom Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. fährt im Kieler Hauptbahnhof in einen NOB-Marschbahnwagen. Auch die Doppelstockwagen vom selben Hersteller Bombardier lobte Heike Witsch wegen ihrer Behindertenfreundlichkeit.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise



Ex-OHE-2000 92 im Originalzustand am 4. August 2007, abgestellt in Kiel.

Revita-lisiert

■ Die auf Basis des Rahmens der Ex-OHE-2000 91 (KHD 57649/1963) bei Voith in Kiel rekonstruierte sechsachsige „Revita Twin 1700 CC" unternahm Anfang März 2009 unweit des Werksgeländes erste Gehversuche. Die zweimotorige Revita wurde im Dezember 2008 an den Lokpool der „northrail GmbH", an der auch die Seehafen Kiel GmbH&Co. KG beteiligt ist (vgl. MEB 4/2008, S. 14), als Eigentümer übergeben. Die Leistung der dieselhydraulischen Lok beträgt insgesamt 1672 kW (2273 PS), die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h. Die Schwesterlok Ex-OHE-2000 92 (KHD-57650/1964) ist als einzige noch im Originalzustand erhaltene Lok der Basisplattform KHD-DG 2000 CCM nach wie vor bei Voith in Kiel abgestellt.

Fotos: Krause



So sieht ein alter Deutz-Diesel nach einer voithschen Revitalisierung aus.

MUSEUMSBAHN

Molli verlässt Meiningen

● Nach fast 50 Jahren wurde in Deutschland wieder eine neue Dampflokomotive gebaut. Das DB-Dampflokwerk im südthüringischen Meiningen hat im Februar nach zehnmonatiger Montage den Nachbau einer 99.32 abgeschlossen. Nachdem die technische Dokumentation erstellt und die Materialbeschaffung für den Bau abgeschlossen worden war, hatten die Mitarbeiter des Dampflokwerkes im April vergangenen Jahres mit dem Bau des Fahrzeugrahmens begonnen. Die Meininger Spezialisten betreuen bereits seit zehn Jahren die Dampfloks der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli. Bereits im Januar 2009 fanden die ersten Probefahrten der Neubaulok statt. Am 5. März 2009 wurde sie der Bäderbahn übergeben. In der Zeit vom 11. bis 15. März 2009 wurde die Dampflokomotive der Öffentlichkeit auf der Internationalen Touristikmesse in Berlin (ITB) vorgestellt. Ab Juli 2009 wird die neue Molli-Lok offiziell den Betrieb auf der 15,4 Kilometer langen Strecke zwischen Bad Doberan und Heiligendamm aufnehmen. Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH betreibt vier Dampflokomotiven der Baureihe 99.32 mit einer Spurweite von 900 mm.



Foto: Pfetzing

Der Transport zur ITB nach Berlin fand per Tieflader auf der Straße statt.



Foto: Haslebner

Damals noch als 1216.050 bezeichnet, stellte sie mit 357 km/h einen Gechwindigkeitsweltrekord für Elektro-Lokomotiven auf. Am 7. März steht die Lok in Judenburg, heißt mittlerweile 1216.025 und auch ihr Farbkleid hat sich deutlich gewandelt.



Foto: Gerlach

Am 4. März 2009 konnte kurz vor Ablauf der zweiten Verlängerung (17. März 2009) Locon-301 (Ex-DBAG-228656) zusammen mit der 216 desselben Unternehmens in Darmstadt-Kranichstein angetroffen werden. Die 228 wurde im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" gebaut und von der DR im Jahr 1967 als V180256 in Dienst gestellt. Ihre Ausmusterung erfolgte 1992. Gegenwärtig befindet sich das Fahrzeug bei der „Thyssen Krupp Industrieservice GmbH", NL Brieske, die die anstehende Hauptuntersuchung der V180 in den kommenden Wochen durchführen wird.

DÄNEMARK

Arriva gewinnt Netz Westjütland

● Arriva Dänemark hat die Ausschreibung für das Netz in Westjütland (Dänemark) gewonnen, dazu kam zusätzlich die Leistung von Tondern nach Niebüll, die bisher noch von der Veolia-Tochter Nord-Ostsee-Bahn bedient wird. Noch müssen die Fahrgäste in Tondern umsteigen, im Sommer letzten Jahres gab es an Wochenenden bereits einen Testbetrieb mit durchgehenden Zügen von Arriva. Arriva wurde von der staatlichen Verkehrsbehörde Trafikstyrelsen beauftragt, für den regionalen Zugverkehr auf dem westjütländischen Streckennetz sowie zwischen Esbjerg und Niebüll zu sorgen. Schon seit 2003 werden die Strecken hier von Arriva bedient, nun soll Arriva von 2010 bis 2018 hier fahren. Es fehlt nur noch die Zustimmung von der LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH) für den Betrieb in Deutschland.



Foto: Mann

Fast schon zur Gewohnheit werden die Überführungen fabrikneuer 189 für MRCE-Dispolok und neuer Tauri der Serie 18 für die Belgische Staatsbahn durch das Maintal, die mittels Eurosprinters oder Diesellok von München nach Wegberg-Wildenrath geschleppt werden, um dort auf Herz und Nieren getestet zu werden. Gleichzeitig wird auch das Sicherungssystem für die künftigen Verkehre in Polen und den Niederlanden geprüft. Hier durcheilt der Lokzug 95409, gezogen vom Bosporus-Hercules der Rhein-Sieg Eisenbahn, ER 20-013, mit den nagelneuen 18 03, 189 286 und 285 am Haken, am 22. März 2009 den Bahnhof Aschaffenburg.



Nur der Zeppelin fehlt: 1960 und auch später wiederholt Helmut Säuberlich das bekannte Motiv an der Sonnborner Eisenbahnbrücke.

Helmut Säuberlich: Der Bundesbahn-Fotograf


Foto: Haucke

Immer am Auslöser: Die Linhof Technika begleitete den agilen Fotografen und noch heute seiner Bahn verbundenen Helmut Säuberlich viele Jahre.

REINE Gefühlssache

Er gehört zur Riege der ganz großen Eisenbahnfotografen der Nachkriegszeit: Helmut Säuberlich hat in exzellenten Bildern professionell Aufstieg und Blütezeit der Bundesbahn der Nachwelt erhalten. →



Wieder so etwas wie Normalität ist in die geteilte Stadt Berlin eingekehrt, als Helmut Säuberlich 1951 den Bahnhof Zoo ablichtet.

Also, eigentlich wollte Helmut Säuberlich ja Ingenieur werden. „Ich hatte das Studium auch schon aufgenommen", erinnert sich der rüstige Ruheständler ohne Wehmut. Doch wie so oft im Leben, kam es auch bei dem gebürtigen Immigrather, aufgewachsen allerdings seit seinem dritten Lebensjahr in Elberfeld, anders. Zum Glück, denn ohne sein fotografisches Schaffen im Auftrag zunächst noch der Reichsbahn-, dann Bundesbahn-Direktion (BD) Wuppertal und ab 1974 der Bundesbahn-Direktion Köln wäre die Bildquellenlage zur aufstrebenden Staatsbahn der Bundesrepublik und deren Blütezeit um manch dokumentarisches Motiv, insbesondere jene seltenen in Farbe, ärmer.

„Wie gesagt, ich wollte eigentlich Ingenieur werden", nimmt Helmut Säuberlich mit ruhiger Hand die Kaffeetasse und sodann mit lebhafter Stimme den Erzählfaden wieder auf. Wüsste ich nicht sein Geburtsdatum und um seinen Start ins Berufsleben noch zu Reichsbahnzeiten, würde ich ihn glatt um 15 Jahre jünger schätzen.

Wir sitzen gemütlich in seinem schmucken Wuppertaler Häuschen beisammen, Ehefrau Marianne verwöhnt uns mit Kaffee und Kuchen und der rüstige 85-Jährige erzählt aus seinem langen Leben. Blättert, gewürzt mit einer Portion trockenen Humors, Seite um Seite um, lässt höchst lebendig eine Zeit wieder auferstehen, die vor allem jüngere Generationen bestenfalls noch vom Hörensagen oder aus dem Geschichtsunterricht kennen. Man könnte glatt ein Buch schreiben!

Wer hat Angst vor großen Tieren? Ein Bahntransport 1940 mit Hindernissen.



Hat Helmut Säuberlich übrigens selbst getan: „Eisenbahnfotograf der Stunde Null" heißt es und bietet nicht nur eine bemerkenswert persönliche Schilderung des Bahn-Alltags vom Zusammenbruch übers Wirtschaftswunder bis in die 70er-Jahre, sondern auf 112 Seiten auch eine Fülle exzellenter und zugleich stimmungsvoller Fotos.

Helmut Säuberlich winkt fast ein wenig verlegen ab. Er hätte selbst sein Buch wohl nicht ins Gespräch gebracht. Er ist ein bescheidener Mensch geblieben, was ihn nur noch sympathischer macht. Was aber wohl auch der Grund ist, dass man seinen Namen vergleichsweise selten hört, wenn die Rede auf die bekannten Eisenbahnfotografen der Nachkriegszeit kommt. Zu Unrecht freilich!

Aber halt, wir waren doch beim Ingenieurstudium und dem nicht erfüllten Berufswunsch stehengeblieben.

„Die Bahn war schuld", meint Helmut Säuberlich, kann rückblickend sogar darüber schmunzeln.

Die Bahn? Wie denn das?

„Na ja, dann flatterte der blaue Brief ins Haus und nach kurzer Zeit bekam ich einen Freifahrtschein nach Russland", erklärt Säuberlich trocken und ergänzt: „Natürlich vierter Klasse Güterwagen!" Begleitet wurde er an die Ostfront nicht nur von ebenfalls frierenden Landsern, „es zog aus allen Ritzen", sondern auch von seiner kleinen „Klappkamera, einer Kodak Retinette; das ist die, mit der ich auch 1940 die Fotoserie vom Elefanten in der →

Statt Ingenieur – „Ich wusste schon, was eine



Bahnbekanntschaften: Reza Pahlavi, Schah von Persien, seine zweite Frau Soraya (lks.) nebst Mutter auf der Fahrt gen Rüdesheim.



Foto: Helmut Först, Slg. Helmut Säuberlich

Keine Geheimdienstler, Bundesbahn-Fotografen: (V. lks.) Georg Steidl, Helmut Säuberlich, Paul Trost, Walter Hollnagel und Ernst Below 1957 in München.

Schraube ist!“ – Lichtbildner bei der Bahn-Direktion Wuppertal



Heiligabend 1960: Dieser Nachschuss voll Poesie entstand an der Ausfahrt Elberfeld vor der Stadthalle.



Transportkiste geschossen habe", lacht Helmut Säuberlich und fügt hinzu: „In so einem Behältnis hätte ich mich auch eingezwängt gefühlt."

Der Wahl-Elberfelder hatte noch Glück, kam nach einer Verwundung Ende Juni 1944 ins Lazarett und wurde anschließend im Herbst zum Ersatztruppenteil nach Miesbach in Oberbayern verlegt. Auch die Zeit in amerikanischer Gefangenschaft, zunächst in Fürstenfeldbruck, dann in Heilbronn, überstand Säuberlich. Nach der Entlassung nach Hause zurückgekehrt, nicht ins zerstörte Wuppertal, sondern nach Gummersbach, wohin die Eltern notgedrungen umgezogen waren, stand der 22-Jährige buchstäblich vor den Scherben seiner Ingenieursträume: „An ein Weiterstudium an der Wuppertaler Ingenieursschule war nicht zu denken, alles war zerstört, keine Bahnverbindungen mehr, nichts, unmöglich", schildert Helmut Säuberlich die deprimierende Lage.

Ich kann sie mir durchaus vorstellen, denn zu meinen beeindruckendsten Erlebnissen aus der Kindheit gehörten die Zugfahrten durch Wuppertal: Noch bis weit in die 50er-Jahre hinein sah der Elberfelder Bahnhof so aus, als wäre hier gerade erst der Krieg zu Ende gegangen.

„Da meinte mein Vater, das hat alles keinen Zweck, irgendwie arbeiten musst Du ja," blickt Helmut Säuberlich zurück, und kam als einsichtiger Sohn eines Bahnmeisters zunächst im bahneigenen Kraftwagen-Betriebswerk (KBw) Dieringhausen unter. Das war Anfang 1946.

„Da hast Du schon mal eine schöne Beschäftigung", befand mein Vater", weiß Säuberlich noch, ergänzt trocken: „Das war´s dann aber auch. Ich hatte zwar keine Ahnung davon, ich wusste aber immerhin, was eine Schraube ist." So gänzlich fremd, wie sich das aus seinem Munde jetzt anhört, war dem schon früh technisch Interessierten diese Welt freilich nicht. Sein Praktikum zu Studienzeiten hatte er im Reichsbahnausbesserungswerk Opladen absolviert.

Wie dem auch sei, nach anderthalb Jahren ergab sich eine Wendung, die den Talenten des jungen Mannes, schon sein Vater Paul war ein guter Fotograf, weit eher entsprach: Die Lichtbildstelle der Reichsbahn-Direktion Wuppertal suchte händeringend Verstärkung und wohl



Der Mann mit der Farbe: Helmut Säuberlich mit seinem ersten bunten Jahreskalender der Bundesbahn.

Foto: Haucke

„Nach jeder Aufnahme mussten wir den Wartesaal eine halbe

27. Juni 1971: Zur Inbetriebnahmefeier der Brücke übers Sonnborner Kreuz ist 052 857-0 angerückt.

auch dank der Beziehungen Paul Säuberlichs, der damals die Rechnungstechnische Untersuchungsstelle bei der RBD Wuppertal unter sich hatte, wurde Sohn Helmut genommen: Zwei Tage Lichtbildstelle, den Rest der Sechstagewoche im Brückenbüro.

Unter Altmeister Walter Eckler lernte Helmut Säuberlich das Handwerk von der Pike auf: „Koffer mit den Platten tragen, Blitzpfannen mit Magnesiumpulver füllen, Asbesthandschuhe anziehen und dergleichen mehr“, zählt Säuberlich auf, hält kurz inne und fährt fort: „So haben wir dann Wartesäle fotografiert, nur, nach jeder Aufnahme mussten wir eine halbe Stunde den Wartesaal lüften, weil die Qualmwolke so gewaltig war.“ Wir lachen beide herzhaft bei der Vorstellung. „Die Dosierung war halt reine Gefühlssache“, stellt Helmut Säuberlich noch fest.

Wie überhaupt das Gefühl im Leben dieses Eisenbahnfotografen eine Rolle spielt und die Farbe im →



1953: Empfang der Stadt Bonn für Bundeskanzler Dr. Conrad Adenauer, den „Kämpfer für Frieden und Freiheit“, bei seiner Rückkehr aus den USA.



Stunde lüften, weil die Qualmwolke so gewaltig war!“



Auch solche Ereignisse hielt der Fotograf im Bild fest: 03 1011 am 29. September 1966 im Bw Hagen-Eckesey.



Feststimmung im Kölner Hbf, 20. Mai 1951: Es ist der erste Verkehrstag des eleganten Nachkriegs-Rheingolds.

buchstäblichen Sinne in seinen beruflichen Alltag Einzug halten ließ.

Doch noch war es nicht so weit, hätte wohl auch eher den gegenteiligen Effekt gehabt. „Die Hauptaufgabe auch bei der Bahn war der Wiederaufbau. Alle Zerstörungen mussten fotografisch festgehalten werden, denn die verschiedenen Dienststellen mussten in Frankfurt vorlegen, was kaputt war, was neu zu bauen und vor allem, was dringlich war", schildert Säuberlich und gewinnt im Nachhinein auch diesem Aspekt noch eine humoristische Note ab: „Um die Dringlichkeit zu begründen, wurden Fotos gemacht und die mussten möglichst schlecht aussehen und das haben wir wunderbar hinbekommen mit sehr hartem Schwarzweiß-Fotopapier!"

Jedenfalls waren alle restlos zufrieden. „Und dann kam der Wiederaufbau und da waren wir wieder gefragt", schmunzelt Helmut Säuberlich.

Verzog auch in Düsseldorfs Hbf keine Miene: Stummfilmstar, Komiker Buster Keaton.



Gefragt war auch nach wie vor Schwarzweiß, zumal ein rühriger Tunnelsachbearbeiter auf die Idee kam, die zum Teil beschädigten, zum Teil auch für die geheime Rüstung umgebauten Tunnel fotografieren zu lassen, um die Aufzeichnungen auf einen aktuellen Stand zu bringen.

Doch das ist wieder eine andere Geschichte, die uns Säuberlichs Farbfotografie nicht näher bringt.

Wir nehmen gedanklich Anlauf und machen einen Sprung: Die Bundesrepublik ist gegründet, im selben Jahr 1949 folgt im September die Bundesbahn und wir schreiben jetzt das Jahr 1950, als die Firma Agfa ihr Colornegativ-Verfahren vorstellt.

Helmut Säuberlich erinnert sich: „Da habe ich zu Altmeister Eckler gesagt, das versuche ich mal, worauf er nur meinte, das sei Unsinn, das werde sich nie durchsetzen!"

Säuberlich freilich ließ sich nicht beirren, besuchte während seines Urlaubs einen Lehrgang an der Hamburger Fotoschule. „Den musste ich auch selbst bezahlen, die Rechnungen habe ich alle noch hier liegen", schmunzelt der technische Bundesbahnangestellte im Ruhestand.

Ausgerüstet mit neuen Kenntnissen, Materialien und dem klassischen Filterkasten, der immer noch in Säuber-

Bundesbahn-Präsident Professor Edmund Frohne zu

lichs Besitz ist, ging der junge Fotograf ans teure Werk. 100 Mark kostete allein eine Packung 18 x 24-Colorfotopapier, bei einem Monatssalär von knapp 150 Mark eine Stange Geld!

Der Einsatz lohnte sich, wie etwa Säuberlichs Aufnahmen von der Essener Ausstellung „Schiene und Straße“ 1951 schon zeigen. Berühmt wurde sein Farbfoto vom ersten Verkehrstag des nagelneuen Rheingold-Expresses am 20. Mai 1951 im Kölner Hauptbahnhof. „Es war wohl die erste offizielle Bundesbahn-Farbaufnahme“, erinnert sich der Mann mit der Farbe.

„Sie sind doch der Farbmensch“, begrüßte ihn auch Bundesbahn-Präsident Professor Edmund Frohne bei →



Grundsteinlegung zum Umbau Düsseldorf Hbf am 20. September 1980: Kurt Gscheidle, der Bundesverkehrsminister (2.v.l.), beim Festakt.



Da war er noch nicht Bundeskanzler: Dr. Helmut Kohl im 103-Führerstand.


Historisch gewandet die Damen, im Nachkriegs-Stil Staatssekretär Rademacher: Das Trio vom Titel 1951 bei „Schiene und Straße".



Ausfahrt Hagen Hauptbahnhof, 1957: Abfahrbereit wartet die 01 1060 auf die Weiterfahrt über Wuppertal in die Domstadt Köln.

Fotos (16): Helmut Säuberlich

einem Besuch in Wuppertal gleich auf dem Bahnsteig, nachdem er dem BD-Präsidenten die Hand gedrückt hatte.

Säuberlichs Frankfurter Kollege Ernst Below, der auf den Geschmack gekommen war und für den Säuberlich inzwischen fleißig Farbfilme entwickelte, hatte Frohne auf den Wuppertaler aufmerksam gemacht.

„Ich hatte jetzt wenigstens Fürsprecher bei der Hauptverwaltung, die erkannten, dass es ohne Farbe nicht mehr geht. Auch der Pressedienst machte mit", erzählt Säuberlich und lächelt, während er fortfährt: „Und so schickten sie uns denn alle 1957 zur Staatslehranstalt für Photographie nach München."

Sechs waren es an der Zahl, die erste Garde der Bundesbahn-Fotografen: Neben Helmut Säuberlich Ernst Below und Paul Trost aus Frankfurt, Helmut Först aus Kassel, Walter Hollnagel aus Hamburg und Georg Steidl, der in München ein Heimspiel hatte und den alle nur Kai nannten. „Das war eine schöne Zeit", denkt der 85-Jährige, letzter dieser Zunft, gern an diesen Wochenlehrgang zurück. Auch wenn sich letztlich das Farbnegativ-Verfahren nicht dauerhaft durchsetzte, bald schon der Diapostivfilm seinen Siegeszug antrat.

Sei´s drum, die Bundesbahnwelt erstrahlte in Farbe und mit ihr selbst gekrönte Häupter, denn zur DB-Blütezeit reisten selbst Staatsgäste noch mit der Bahn. So auch Reza Pahlavi, der Schah von Persien, mit seiner zweiten Ehefrau Soraya, die Helmut Säuberlich im Sonderzug nach Rüdesheim offiziell zu fotografieren hatte. „Die Salonwagen, die ja in Köln stationiert waren, stammten noch aus dem Dritten Reich", wirft der Wahl-Wuppertaler mit einem hintergründigen Schmunzeln ein.

Auch eine Form von Prominenz, und Prominente sind Helmut Säuberlich in seinem Berufsleben häufig begegnet, ob nun Buster Keaton, der US-Komiker, der nie lächelte, oder Kölns Urgestein Willy Millowitsch, ob der spätere Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl, der als Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz 1976 im Führerstand einer 103, des damaligen Paradepferds der Bundesbahn, mitfuhr, oder anno 1953 Bundeskanzler Dr. Conrad Adenauer samt Außenminister Clemens von Brentano.

Aber was hat den Zeitzeugen, den Eisenbahnfotografen Helmut Säuberlich am nachhaltigsten fasziniert?

Der 85-Jährige zögert keine Sekunde: „Ganz ehrlich, der Dampf!", drückt mir die Schwarzweiß-Aufnahme von der 01 1060 in die Hand und stellt die Gegenfrage: „Könnte eine E-Lok so viel Bahnromantik ausstrahlen?"

Karlheinz Haucke

Kölsches Urgestein: Wenn Willy Millowitsch auftrat, gab´s selbst im Zug nur frohe Gesichter.



Bekenntnis mit Gefühl: „Ganz ehrlich, der Dampf!"

Der Bahnbau der Kalikumpel

Michael Knauf: Geschichte der Eisenbahnstrecke Vacha – Unterbreizbach 1952 - 2000. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2008. ISBN 978-3-86777-038-5, 128 S., 141 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 19,95 Euro.

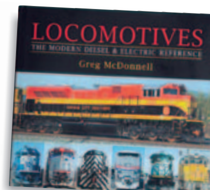


■ Die Geschichte des ersten sozialistischen Bahnbaus in Deutschland, so auch der Untertitel, ist zugleich eine des geteilten Deutschlands und der weltpolitischen Großwetterlage zu Beginn der 50er-Jahre. Da die 1906 eröffnete eingleisige Ulstertalbahn zwischen Vacha und Unterbreizbach auch übers Westterritorium führte, war am 3. Juli 1952 dieses Teilstück durch die Rbd Erfurt gesperrt worden. Damit aber stand die Kalizeche „Sachsen-Weimar", angewiesen auf die Schienentransporte von Material wie Bergleuten, vor dem Aus. Nicht ganz freiwillig rang sich das Politbüro des Zentralkomitees der SED und des Ministerrats zum Bau einer Umgehungsbahn durch. Beachtlich ist vor allen die Fülle des Materials inklusive zahlreicher historischer Fotos, die der Autor gerade zu diesem drei Monate währenden Bau zusammengetragen hat. *hc*

● ***Fazit: Absolut lesenswert!***

Hochwertige Alternative

Greg Mc Donnell: Locomotives – The Modern Diesel & Electric Reference. Boston Mills Press, 2008. ISBN 978-1550464931, 240 Seiten, zahlreiche Farbabbildungen; Preis: Etwa 45 Euro (US-$ 49,95).



■ Die USA sind seit jeher das Diesellok-Land schlechthin. Die Erfolgsgeschichte begann in den 1930er-Jahren und bis heute haben die US-Loks nichts von ihrer Faszination verloren, wenn sie sich etwa in Vierfachtraktion vor schier endlos langen Güterzügen durch die Landschaft schlängeln. Die Typenvielfalt auf Amerikas Gleisen ist trotz eines kleinen Herstellerpools nicht unbeträchtlich. Aufklärung leistet Greg Mc Donnell, der die jüngeren und aktuellen Lokmodelle ausführlich vorstellt. Das 240 Seiten starke Werk überzeugt mit ansprechenden Fotos, ausführlichem Text und guter Übersichtlichkeit. Der Autor widmet ein Kapitel den wenigen E-Loks, die auf Nordamerikas Schienen verkehren. Besitzer von Mc Donnells Taschenbuch „Field Guide to Modern Diesel Locomotives" werden Überschneidungen finden. *al*

● ***Fazit: Beinahe unverzichtbar für Fans moderner US-Lokomotiven.***

Am Regler unter Preußens Gloria

Markus Meinold: Die Lokomotivführer der Preußischen Staatseisenbahn 1880 - 1914. DGEG-Medien, Hövelhof 2008. ISBN 978-3-937189-40-6, 190 Seiten, 37 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.



■ Wer hinter dem Buchtitel etwa eine Aufzählung der preußischen Lokführer samt ihren Lebensläufen bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs vermutet, der liegt völlig falsch. Markus Meinold beschäftigt sich vielmehr in seinem Buch, Ergebnis einer für die Drucklegung geringfügig überarbeiteten Dissertation an der Fakultät für Geschichtswissenschaft der Ruhr-Universität Bochum, mit den sozioökonomischen und technikhistorischen Bedingungen dieses Berufsstands. Erstmals wird hier dank wissenschaftlichen Forscherdrangs ein derart tiefgreifender Einblick in Lebens- und Arbeitswelt dieses privilegierten preußischen Beamtenstandes ermöglicht. Wie sich das für eine wissenschaftliche Arbeit gehört, sind Anmerkungen, Quellen- und Literaturverzeichnis selbstverständliche Bestandteile. *hc*

● ***Fazit: Sozial- und technikgeschichtliches Grundlagenwerk***



Außerdem erschienen

Liebhaberpreis

Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0 2009. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg 2008. ISBN 978-3-936339-30-7, 1392 Seiten, 3613 Farb- und Sw-Fotos; Preis: Euro 88,90.

Wer wissen will, was seine Schätzchen in H0 aus dem Göppinger Traditionsunternehmen wert sind, und sich bei Käufen und Verkäufen sattelfest zeigen will, der ist hier gut beraten.

• **Standardkatalog für Märklin-Sammler**

Brandl-Werk

Josef Brandl: Epoche III auf Märklin-Gleis. EJ-Sonderausgabe 1/2009. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2009. ISBN 978-3-89610-198-3, 88 Seiten, 99 Farbabb.; Preis: Euro 13,70.

In der ersten Ausgabe der neuen EJ-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen" stellt der Modellbau-Profi die Mittelleiter-H0-Anlage Hohlenfels vor: Eine Fülle von Anregungen nicht nur für Märklinisten.

• **Anlagenportrait und Baubericht**

Bunte Palette

Jahrbuch Lokomotiven 2009. Verlag Podszun-Motorbücher, Brilon 2008. ISBN 978-3-86133-502-3, 144 S.,165 Farb-, 93 Sw-Abb,; Preis: Euro 14,90.

Auch die achte Jahrbuchausgabe umfasst Beiträge verschiedener Autoren. So befasst sich Alfred Gottwaldt mit der Entwicklung der Werbeanzeigen von Lokschmieden zwischen 1880 und 1960, Axel Polnik mit den Turmtriebwagen.

• **Sechs Autoren, acht Beiträge**

Aktualisierte Neuausgabe

Reiner Preuß: Alles über Schmalspurbahnen in Sachsen. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71359-8, 128 Seiten, 145 Farb-, 110 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 14,95.

„Alles über" schafft auf 128 Seiten selbst ein ausgewiesener Fachmann wie Reiner Preuß nicht, gleichwohl empfehlenswert.

• **Kompakte Geschichte und Technik**

Triebwagen in freundlichen Farben, ebenso freundliches Personal und ein stetig wachsendes Bedienungsgebiet: Auf Erfolgskurs fährt die Ostdeutsche Eisenbahn-GmbH (ODEG).



Foto: Altmann

Wer bekommt da keinen Appetit aufs Zugfahren? RS 1 als Süßigkeit.

Neuland unterm Zug



Foto: Trojanowski

Bezirksbürgermeisterin Christina Emmrich (Mitte) vor dem soeben getauften VT 80 mit Jörg Kiehn (rechts).

Sind es die in den leuchtenden Farben Gelb, Grün und Weiß gehaltenen Fahrzeuge, die fast immer tadellos sauber daherkommen und in denen man Fahrscheine ohne Aufpreis bekommt? Ist es die Verbundenheit zu den ostdeutschen Landstrichen, die beispielsweise in der Namensgebung für Fahrzeuge zum Ausdruck kommt? Oder ist es das kompetente und freundliche Personal? Jedenfalls belegt die „Ostdeutsche Eisenbahn GmbH" (ODEG) in den jährlichen Umfragen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zur Beliebtheit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Verbundgebiet stets vorderste Plätze. Darüber freut sich auch Jörg Kiehn, Prokurist und ODEG-Sprecher: „Diese sehr gute Bewertung durch unsere Fahrgäste bestätigt den Weg der ODEG eindrücklich", sagt er und vergisst nicht den Hinweis: „Dies ist alles den Mitarbeitern zu verdanken, die täglich für einen sicheren und komfortablen Betrieb sorgen."

Berlin-Brandenburg ist nur eines von mittlerweile drei Regionalnetzen, das die ODEG bedient. Gegründet wurde die ODEG im Juli 2002 als Tochterunternehmen von Hamburger

Hochbahn AG und der Prignitzer Eisenbahn (PEG). Am 15. Dezember 2002 nahm sie, noch kaum beachtet, ihre ersten beiden Strecken mit sieben Regio-Shuttlen (RS) 1 und 30 Mitarbeitern in Betrieb, Hagenow – Neustrelitz und Neustrelitz – Mirow in Südmecklenburg.

Bereits zwei Jahre später folgten die Strecken in Brandenburg, mit der vierfachen Zahl von Mitarbeitern, mehr als dreimal so vielen RS 1 – und mit Pannen: Züge fuhren verspätet ab, in zwei Fällen wurden gar „Halt!“ zeigende Signale überfahren. Das machte die ODEG mit einem Schlag bekannt, wenn auch unfreiwillig. Doch von kleineren Unregelmäßigkeiten abgesehen, wie sie im SPNV nun mal vorkommen, blieben das bislang die einzigen Negativschlagzeilen.

Es ist wie in Michail Scholochows „Neuland unterm Pflug“, einer Erzählung, die in der DDR jedes Schulkind kannte und die für Sowjetliteratur vergleichsweise realistisch die Kollekti- →



Fotos (2): Heilmann

Seit Dezember 2008 befährt die ODEG das Spree-Neiße-Netz. Die Desiros kommen bis nach Cottbus mit seinem markanten Stellwerk.

Berlin – Beeskow – Frankfurt (Oder) ist eine beliebte ODEG-Linie. Am 1. April 2006 kreuzten VT 74 und VT 65 in Wendisch Rietz.

Auf einen Blick: **Die ODEG in Zahlen**

Netz Mecklenburg

Betriebsaufnahme: Dezember 2002
Mitarbeiter: 35
Netzlänge: 180 Kilometer
Fahrzeuge: 7 Regioshuttle 1
Leistung: 1,3 Millionen Zugkilometer im Jahr

Netz Berlin/Brandenburg

Betriebsaufnahme: Dezember 2004 (OE 35 Dezember 2007)
Mitarbeiter: 130
Netzlänge: 345 Kilometer
Fahrzeuge: 23 Regioshuttle 1
Leistung: 3,4 Millionen Zugkilometer im Jahr

Netz Lausitz (Spree-Neiße)

Betriebsaufnahme: Dezember 2008
Mitarbeiter: 75
Netzlänge: 275 Kilometer
Fahrzeuge: 5 Regioshuttle 1, 6 Desiro
Leistung: 2,7 Millionen Zugkilometer im Jahr



Foto: ODEG

Soziales und kulturelles Engagement tragen zum guten Ruf der ODEG bei. Im Juli 2007 wurde ein „Kunstzug“ feierlich getauft.

vierung in der UdSSR der 1920er-Jahre beschrieb: Wer Neues ausprobiert, setzt ein paar Dinge vor den Baum; dass das Ganze, das Große gelingt, ist wichtig. Mag das im historischen Fall überholt sein, die ODEG hat daraus gelernt.

„Der regionale Bezug ist enorm wichtig“, sagt Jörg Kiehn, der den MEB-Reporter in der Berliner Kundenzentrale nahe des Bahnhofes Lichtenberg empfängt. „Wir haben Triebwagen mit dem Namen der Orte getauft, durch die sie fahren. Und wir schauen, was uns entlang der Strecken in die Augen fällt.“ Die Landschaften, durch die die Züge der ODEG fahren, sind alle äußerst reizvoll, und beispielsweise sind die Schorfheide, das Oderbruch und die nördlichen Ausläufer des Spreewalds (mit Saisonhalt zur Adonisröschenblüte in Schönfließ Dorf) umsteigefrei ab Berlin zu erreichen. „Werneuchen“ hieß der erste RS 1 mit Namen, der mit seinen Brüdern „Frankfurt (Oder)“ und „Ahrensfelde“ die Namensweihe noch vor der Betriebsaufnahme im Dezember 2004 empfing.

„Mittlerweile hat sich unser Kundenzentrum in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Lichtenberg etabliert“, sagt Eva Troschke, zuständig fürs ODEG-Marketing. Der frühere Wunsch, ins

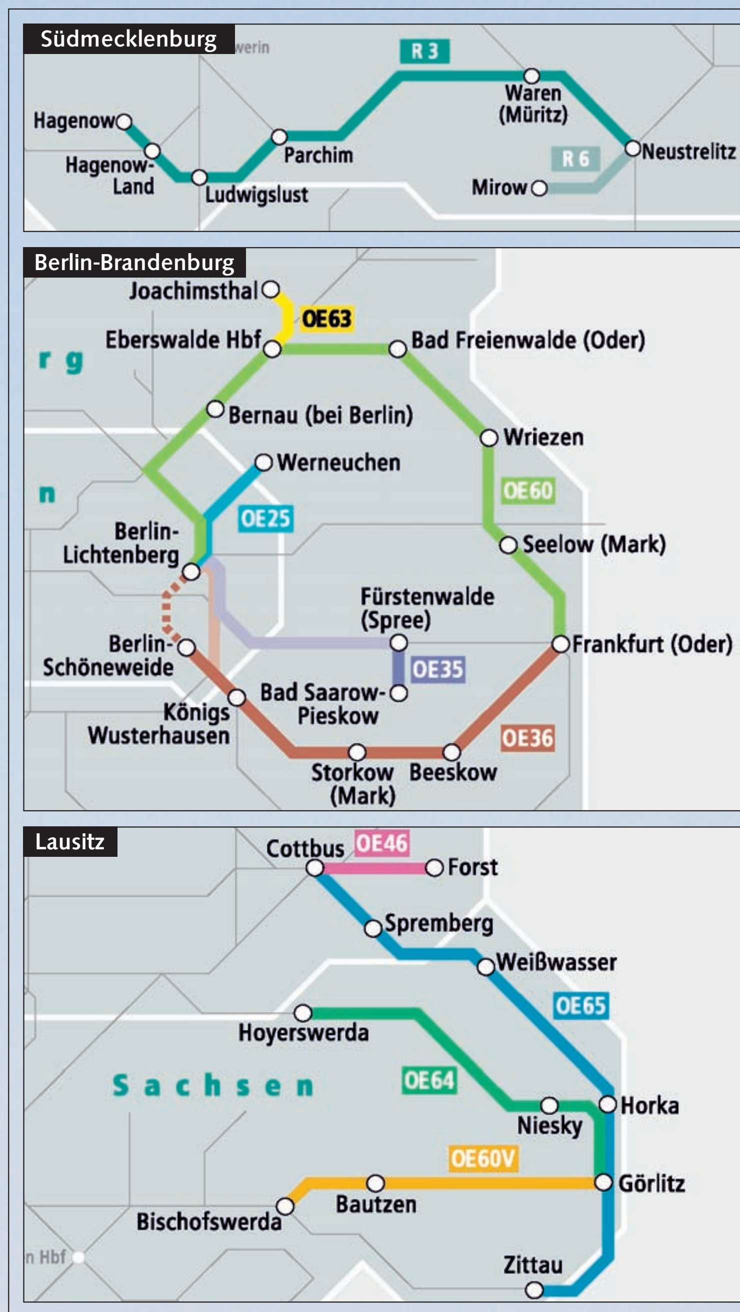
Erst im Dezember 2007 konnte die ODEG den Betrieb zwischen Fürstenwalde (Bild) und Bad Saarow als OE 35 aufnehmen.

Foto: Emersleben



Foto: ODEG

Die ODEG-Tochter ODIG unterhält in Parchim, Eberswalde (Bild) und Görlitz drei Werkstätten. Eberswalde ist die größte und modernste.



Grafik: ODEG

Bahnhofsgebäude einzuziehen, ist vorerst obsolet. Immerhin zeigte sich die Bezirksbürgermeisterin aufgeschlossen und taufte mit der ODEG-Geschäftsführung und einer Bürgerinitiative im Mai 2006 den RS 1 650.80 auf den Namen „Bezirk Lichtenberg von Berlin".

Seit Dezember 2008 fährt die ODEG im Spree-Neiße-Netz und somit auch in Sachsen. Damit ist sie in vieren der sechs ostdeutschen Bundesländer vertreten. Nach den ersten 100 Tagen zog man ein positives Fazit, trat die ODEG doch als Nachfolgerin der ebenfalls erfolgreichen Veolia Verkehrs GmbH in keine kleinen Fußstapfen. „In Kooperation mit dem ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien, d. Red.) und dem VBB gab es zum 1. März zwei kleine Fahrplanänderungen, mit denen Umsteigemöglichkeiten für unsere Fahrgäste verbessert wurden", freut sich ODEG-Geschäftsführerin Ute Flügge. Indes ärgerte sich das Unternehmen über drei verspätet abgelieferte RS 1, so dass von der Arriva Ersatzfahrzeuge gemietet werden mussten.

Neben der Zusammenarbeit mit Gemeinden setzt die ODEG auf Kooperation mit der Freizeit- und Tourismuswirtschaft. In allen drei Regionalnetzen geben Broschüren, die in den Zügen und in Orten entlang der Strecken ausgelegt werden, Tipps für Wanderungen und Radausflüge. Dass es in allen ODEG-Zügen die Fahrkarten ohne Aufpreis am Platz gibt, erleichtert einen Bahnausflug zusätzlich. Aktionen mit sozialem und kulturellem Bezug unterstreichen das regionale Engagement der ODEG. So wurden zehn Langzeitarbeitslose zu Zugbegleitern ausgebildet; einige konnten fest übernommen werden. Zwischen Eberswalde und Joachimsthal pendelt ein „Kunstzug", dessen Gestaltung aus einem Wettbewerb hervorging. Auch im Lausitznetz hat die ODEG etwas vor: Im Juni soll ein unter dem Motto „Lausitzer Lieblingsplätze" gestalteter Zug getauft werden, und die ODEG beteiligt sich am bundesweiten „Girls Day" zur Berufswahl.

Wenn es Grund zur Klage gibt, liegt es meist nicht an der ODEG. Beispielsweise sorgten Bauarbeiten im Sommer 2007 für Ausfälle und gekürzte Zugläufe. Jörg Kiehn: „Wir sind ein Kunde der DB Netz AG, der monatlich rund zwei Millionen Euro für die Nutzung der Gleise zahlt. Über anstehende Maßnahmen und deren Auswirkungen werden wir vorab informiert, können diese aber nicht direkt beeinflussen. In unserer Verantwortung als Verkehrsunternehmen liegt die Organisation von möglichst leistungsfähigen Ersatzlösungen und die Information unserer Fahrgäste."

Keine Ersatzlösung, sondern auf hohem Niveau sind die mittlerweile drei Werkstätten, die von der ODEG-Tochter ODIG (Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH) betrieben werden. Die Werkstatt in Eberswalde lud unter anderen zu einem gut besuchten „Tag der offenen Tür" ein.

Die ODEG präsentiert sich heute als Verkehrsunternehmen, das auf der Höhe der Zeit steht – nicht nur mit farbenfrohen Zügen! *Henning Bösherz*



Foto: Schreiber

Der Mosolf-Zug wird bis ins slowakische Kosice gebracht, wo die Autos teilweise zerlegt werden.



Foto: Schulz

Jörg Mosolf (li.) und Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck schickten den Zug in Ketzin auf den Weg.

Am 5. März 2009 startete das Logistikunternehmen Mosolf, ein familiengeführter Betrieb mit jahrzehntelanger Tradition, im brandenburgischen Ketzin seinen ersten Frachtzug in Richtung Russland. Der mit 50 Volkswagen-Pkw beladene Zug aus Spezialwaggons transportiert seine Fracht zunächst bis ins slowakische Kosice (Kaschau). Dort werden die Autos teildemontiert und als Materialtransport von der RZD-Tochter „RailTrans-Auto" über Breitspur, die schon in der Slowakei beginnt, bis ins südlich von Moskau gelegene Kaluga gebracht. Hintergrund dieses Verfahrens sind laut Mosolf hohe russische Einfuhrzölle auf Fertigautos. Die reine Fahrzeit beträgt zehn Tage, inklusive aller technischen und administrativen Vorgänge rund drei Wochen. Mosolf ist einer der größten Arbeitgeber im Havelland und beschäftigt am Standort Ketzin rund 450 Mitarbeiter, insgesamt sind es rund 2000.

Transport-Ketten

Zwei neue Güterzugverbindungen mit Ziel Osteuropa und Asien gingen im März in Betrieb. Mehrere Unternehmen kooperieren – ein erfolgversprechendes Rezept.

Ein ebenso anspruchsvolles Projekt, an dem mehrere Partner beteiligt sind, startete am 16. März 2009 im slowenischen Ljubljana (Laibach). Ziel des Containertestzuges war die euro-asiatische Metropole Istanbul, die in einer Fahrzeit von 35 Stunden erreicht wurde; geplant waren 37 Stunden. Bislang sind Güterzüge rund 60 Stunden unterwegs. Künftig soll die Transportzeit 25 Stunden betragen, wofür allerdings noch bauliche und betriebliche Verbesserungen umzusetzen sind.

Die gewählte Strecke ist 1577 Kilometer lang und führt durch Slowenien, Kroatien, Serbien, Bulgarien und das Zielland Türkei. Beteiligt am Projekt sind neben den jeweiligen Staatsbahnen Mitarbeiter der DB AG als Berater und Moderatoren sowie zwei Lokomotiven und Personal von MRCE-Dispolok. Unterstützung gab es außerdem seitens des Business Advisory Council, eines Nachfolgers des Balkan-Stabilitätspaktes. Neben dem Einsatz einer Mehrsystem-E- und einer Diesel-Lok trug eine Straffung der Zollbehandlungen an den Grenzübergängen zur Beschleunigung dieses „Bosphorus Europe Express" bei. Ziel sei eine weitere Straffung der Grenzaufenthaltszeiten auf maximal 30 Minuten. *hb*

Mit Elektro- und Dieselkraft machte sich der „Bosphorus Europe Express" ab Ljubljana (Bild) auf den Weg.



Foto: Uwe Miethe/MRCE Dispolok GmbH



Foto: Teubert

01 150 und Adler im Jubeljahr 1985: Es besteht Hoffnung auf ein ähnliches Motiv nächstes Jahr, wenn es heißt: 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland.

1935, 1985, 2010? Vielleicht gelingt es, 01 150 zum kommenden Jubiläumsjahr fit zu bekommen.

Los geht's!

Die beim Brand am 17. Oktober 2005 in Nürnberg stark in Mitleidenschaft gezogene 01 150 soll wieder dampfen. Ganz neu ist diese Meldung nicht, neu hingegen ist die Tatsache, dass die Lok einen neuen Kessel benötigt. Der noch von 01 005 (Baujahr 1925) stammende Kessel kann nicht weiter verwendet werden und müsste einem Neubau weichen. Dies schlägt allerdings mit 335 000 Euro zu Buche und lässt so die Gesamtkosten für eine betriebsfähige Aufarbeitung auf mindestens 786 000 Euro ansteigen.

Hilfsfond

Spendenkonto: Stiftung Deutsche Eisenbahn, Konto-Nummer: 7121 835 700 bei der Volksbank Meinerzhagen, BLZ.: 458 616 17, Kennwort: „Projekt 01 150" oder Konto der Eisenbahnstiftung JS: Konto-Nummer: 579 484, bei der Sparda-Bank West, BLZ.: 330 605 92
Informationen und Ansprechpartner: Olaf Teubert, In der Heeper Str. 372, 33719 Bielefeld.

Der ehemalige Lokführer Olaf Teubert hat zu dieser Lok, die 1973 ausgemustert wurde, eine spezielle Beziehung, hatte er doch die durch Kauf vom Industriellen Seidensticker vor der Verschrottung gerettete 01150 mit ein paar Gleichgesinnten Anfang der 1980er-Jahre wieder aufgearbeitet. Um 01150 erneut zurück aufs Gleis zu bringen, muss Teubert, der es sich zum zweiten Mal zum Ziel gesetzt hat, die Lok wieder dampfen zu lassen, noch gut 200 000 Euro auftreiben. Derzeit sieht die Rechnung folgendermaßen aus: Das DB-Museum stellt für die Aufarbeitung einen Betrag von 250 000 Euro bereit, durch Spenden sind bislang gut 300 000 Euro zusammengekommen, dazu addieren sich noch Sachspenden, welche die Kosten noch senken. Sollte Teubert es schaffen, eine Kostendeckung zu erreichen, stimmt das DB-Museum einer betriebsfähigen Aufarbeitung zu! Inzwischen kann Positives aus Meiningen vermeldet werden, so wurden bereits umfangreiche Arbeiten am Tender vorgenommen. Da sich schon viele Spender, darunter auch einige namhafte Firmen, die das Projekt mit fünf- und sechsstelligen Beträgen unterstützen, gefunden haben, hofft Olaf Teubert, seinen Traum, einmal wieder am Regler der 01150 zu stehen, in die Realität umsetzen zu können.



Stand März 2009: 01150 steht zerlegt im Dampflokwerk Meiningen. Fest steht, ihr Kessel ist unbrauchbar.



Fotos (2): Gross

Aufarbeitungsfortschritte sind am Tender bereits zu erkennen. Trotzdem gibt es noch viel zu tun.

Wer das Vorhaben unterstützen möchte und 01 150, die übrigens als einzige Lokomotive an den Paraden 1935 und 1985 teilnahm, fahren sehen möchte, kann mit einer Spende helfen. *Stefan Gross/al*



Fahrkarte zweiter Klasse von Bellinzona über Luzern und Bern nach Fribourg (1897).

Zunächst ein normaler Schnellzug, wurde der Gotthardbahn-Express Ende des 19. Jahrhunderts zum Sinnbild luxuriösen Reisens.

Berg-Adel

Die Geschichte der Gotthardbahn (GB) lässt sich in drei Teile gliedern und beginnt mit den «Tessiner Talbahnen» (1874 - 1882) auf den Strecken Biasca – Bellinzona und Lugano – Chiasso. Der Gotthardtunnel ermöglichte ab 1. Juni 1882 den durchgehenden Betrieb von Immensee bis Chiasso mit den beiden Zweiglinien Giubiasco – Locarno und Ranzo – Gera (Grenze) – Luino. Luzern wurde über die Pachtstrecke Immensee – Rotkreuz – Luzern angefahren. Die Anschlussstrecke Chiasso – Como war durch Italien erstellt worden.

Am 30. Mai 1897 war Fahrplanwechsel und Festtag. Die GB-Bahnhof-Neubauten in Zug und Luzern wurden zusammen mit den Strecken Immensee – Meggen – Luzern und Arth-Goldau – Zug dem Verkehr übergeben. Der Gotthardbahn-Express fuhr ab diesem Tag fahrplanmäßig nach Mailand. Mit der Inbetriebnahme von Luzern – Immensee wurde die Fahrzeit auf der 225 km langen Strecke Luzern - Chiasso um fast zwei Stunden verkürzt. Die Nordostbahn eröffnete am selben Tag die Strecke Zug – Thalwil und ermöglichte so der Gotthardbahn den direkten Anschluss an Zürich.

Vorgänger der berühmten Gotthardbahn-Express-Wagen waren zehn 1894 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen (SIG) gebaute Dritte-Klasse-Vierachser (C4 1201 – 1210). Das von SIG nachgebaute Preußen-Drehgestell gab den Wagen einen sehr ruhigen Lauf. Die Erfahrungen mit diesen Vierachsern waren so gut, dass man bei den ab 1897 gelieferten Luxuswagen die wesentlichen Konstruktionsmerkmale beibehalten hatte.



Die Werksaufnahme der SIG zeigt den für den Italienverkehr zugelassenen C4ü 1276 (mit 1907 eingeführtem Schriftzug).

In Göschenen nimmt die aus der zweiten Serie stammende A3/5 205 Wasser auf.

Der berühmte Gotthardbahn-Express bestand anfänglich aus vierachsigen Personenwagen erster und zweiter Klasse, später nur noch aus solchen der ersten Klasse. Den Zuschlag zum Bau dieser Luxuswagen bekamen 1896 zwei Wagenbaufirmen in Deutschland. Diese hatten bereits Erfahrungen mit der Konstruktion von vierachsigen Luxuswagen. Abgeliefert wurden 1897 20 Personenwagen, nämlich A4ü 71 - 80, AB4ü 201-205 und B4ü 501 - 505 von Van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz. Die Gepäck-Postwagen FZ4ü 1651-1653 entstanden bei der Wagenfabrik Rastatt. 1898 bis 1907 baute SIG für den internationalen Verkehr weitere 31 GB-Luxuswagen, nämlich A4ü 91 - 100, AB4ü 251 - 266 und 206 - 211, B4ü 506 - 511 sowie 18 C4ü (1251 - 1262, 1271 - 1276). Dazu kamen weitere sechs FZ4ü 1654 - 1659 aus Deutschland.

Der Anstrich der Personenwagen war dunkelblau ausgeführt. Beide Längsseiten waren mit den in Goldfarbe kunstvoll ausgeführten Initialen «GB» verziert. Die Gepäck-Postwagen FZ4ü 1651-1653 trugen zunächst rehbraunen, die späteren FZ4ü 1654 - 1659 dunkelblauen Lack. Weitere Infos zu diesen GB-Personen- und Gepäck-Postwagen finden sich im Loki-Spezial 26 «Vierachsige Reisezugwagen der SBB von 1890 - 1912».

Gezogen wurden die Luxuszüge von den vierzylindrigen A3/5-Schnellzuglokomotiven (Achsfolge 2'C), die bei Bergfahrt in Doppeltraktion eingesetzt wurden. Schon 1894 beschaffte die GB zwei im Zylinderdurchmesser unterschiedliche A3/5-Prototypen (201 - 202) von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur. Termingerecht zur Einführung der Luxuszüge lieferte SLM weitere acht verbesserte Maschinen (203 - 210). 1898 folgten nochmals zehn Maschinen (211 - 220) und 1902 kamen weitere 4 Lokomotiven (221 - 224) zur Ablieferung. Diese Schlepptender-Schnellzuglokomotiven waren sowohl für den Dienst auf Steigungsstrecken als auch für Zugförderung im Tal konzipiert und gehörten damals zu den größten, stärksten und sicherlich auch elegantesten Lokomotiven dieser Achsfolge in Europa.

Vor genau 100 Jahren, am 1. Mai 1909, wurde die Gotthardbahn als letzte der fünf großen Schweizer Privatbahnen verstaatlicht und in die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) integriert. Die H0-Modelle der GB-Wagen von Liliput werden auf Seite 54 besprochen. *Roland Arnet*



Von einem derart komfortabel möblierten Innenraum des B4ü können Erste-Klasse-Reisende heute nur träumen.

Fotos (4): Verkehrshaus Luzern

Skizze der Gotthardbahn-Wagen AB4ü 201 - 205, (Vorbild eines Liliput-H0-Wagens).

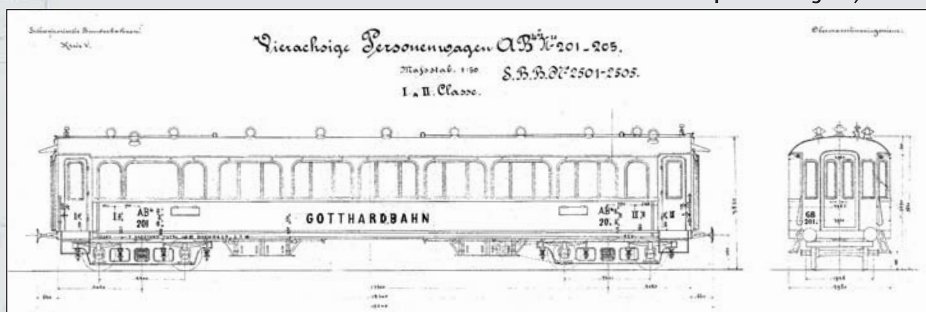
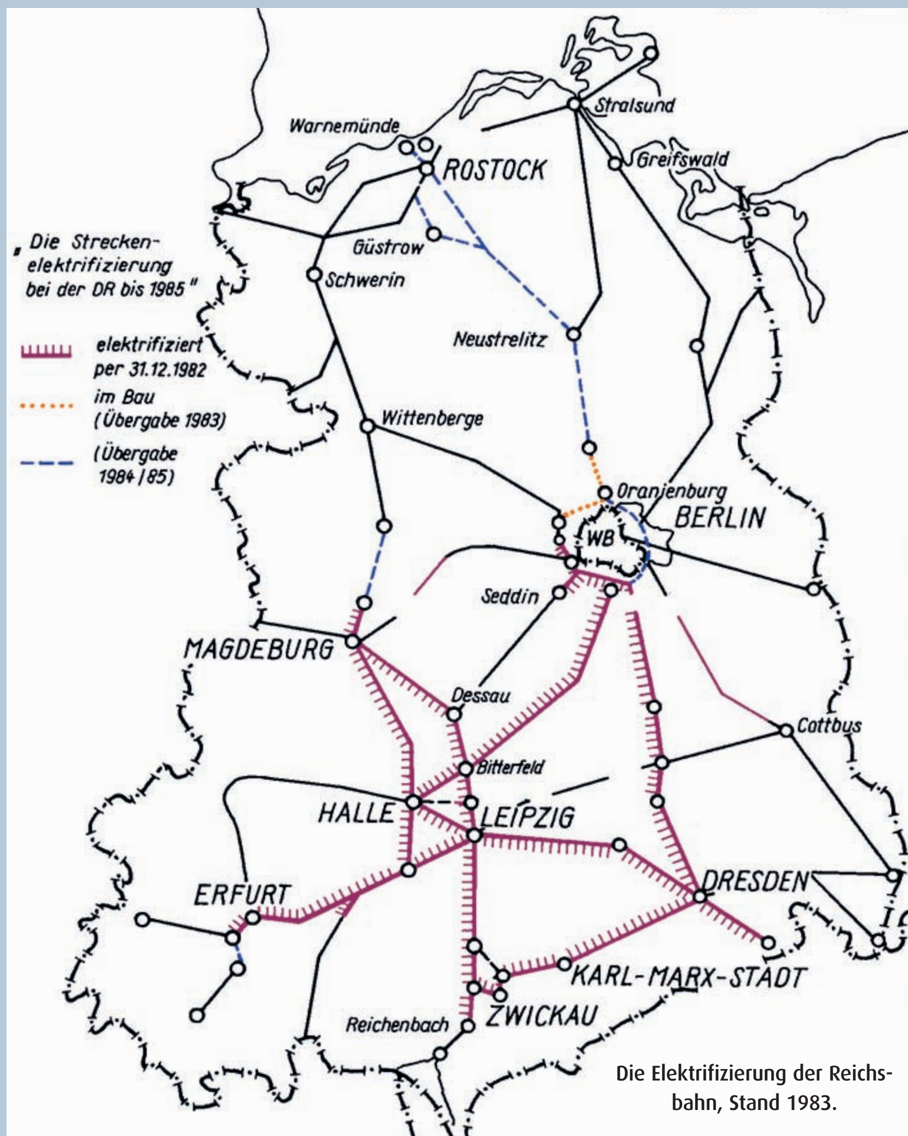


Foto: Slg. R. Arnet



Die Elektrifizierung der Reichsbahn, Stand 1983.

Foto: Emersleben



Teil 1

Ein Land unter Strom

Abhängig von Erdölimporten und Braunkohle unter der eigenen Scholle – zwei von mehreren Gründen für das ehrgeizige Elektrifizierungsprogramm der DR.

Dieselkraftstoff ist ein kostbarer Saft. Das bekam die DDR zeitig zu spüren, denn auch die Sowjetunion (SU), wichtigstes Bezugsland für Öl, hatte nichts zu verschenken. Bis zu zwei Dritteln des Dieselbedarfs der DDR benötigte das Verkehrswesen, einen bedeutenden Teil schluckten die Loks der DR.

Zu 100 Prozent abhängig von Ölimporten bei steigenden Preisen und die Möglichkeit, Strom mit eigener Braunkohle zu erzeugen – da drängte sich die Elektrifizierung der

Fahrleitungsbau in Chemnitz: Ein Knochenjob, der bei schönem Wetter noch erträglich ist.

wichtigsten Strecken der DR geradezu auf. In zwei Schüben wurde über die Gleise der DDR Fahrdraht gespannt. Während in den 1960er-Jahren zuerst der Süden, das so genannte sächsische Dreieck, Leipzig, Dresden und Zwickau, die Vorzüge des elektrischen Verkehrs mit Oberleitung kennenlernen durfte, strebte die Elektrifizierung ab den 1970er-Jahren der Hauptstadt und weiter nach Norden der Ostsee entgegen.

Seit den frühen 1960er-Jahren involviert war das Ehepaar Ursula und Klaus Förster, die beide in Leipzig im EVDR (Entwurfs- und Vermessungsbüro (später -betrieb) der DR) arbeiteten. „Leipzig ist der Ursprungspunkt für die Elektrifizierung“, erinnert sich Klaus Förster. Dort war auch die OBEDR (Oberste Bauleitung für Elektrifizierung der DR) beheimatet. „Der EVDR war das Planungsbüro der Bahn. Wir haben nicht nur die Elektrifizierung gemacht, sondern alle Bahnleistungen geplant, von der Brücke übers Gleis zum Stellwerk. Wir waren der Haus- und Hof-Planer der DR“, laut Klaus Förster.

Bereits seit den 1950er-Jahren war klar, dass die Zukunft →



Foto: Heinrich

Unorthodoxes Dieselsparen: 218 019 schleppt Diesellokomotiven durch den Bahnhof Gößnitz.

der Dampfloktechnik auf ein absehbares Ende zulief. Selbst unter Berücksichtigung modernster Aspekte wäre ein Weiterbau und -betrieb von Dampflokomotiven auf Dauer unwirtschaftlich gewesen.

Zu kämpfen hatte die DDR mit einem spärlichen elektrischen Erbe aus Vorkriegszeiten. Lediglich ein Mininetz im Raum Halle/Leipzig/Magdeburg war nach Kriegsende auf dem Territorium der DR verblieben. Zu allem Überfluss wurden wichtige Anlagen demontiert, zogen mitsamt den verbliebenen alten DRG-Loks als Reparationsleistungen gen Osten, um nach wenigen Jahren im überwiegend desolaten Zustand zurückzukehren. Es gelang den Reichsbahnern bis Anfang der 1960er-Jahre, das DRG-Erbe wieder herzurichten und in Betrieb zu nehmen. Dieses ehemalige mitteldeutsche Netz mit dem Kraftwerk Muldenstein zur Energieversorgung wurde zur Keimzelle.



Foto: Heinrich

Der Eröffnungszug Glauchau – Gößnitz am 1. Juni 1984: Hermann Demmler, Präsident der Rbd Dresden, nimmt die Fertigmeldung entgegen.



Eine 132 verlässt im Dezember 1985 den Pfaffenberg-Tunnel (o.) bei Waldheim auf dem Weg nach Karl-Marx-Stadt. Im Zuge von Elektrifizierung und zweigleisigem Ausbau wurde der Tunnel beseitigt (u., 3/1990).



Fotos (2): Emersleben

Gerade die DDR war ein Musterbeispiel für sinnvollen Betrieb mit Elektrolokomotiven. Das Land war vergleichsweise klein, dicht besiedelt und der Schienenverkehr hatte eine enorme Bedeutung beim Transport von Reisenden und Gütern.

Die erste bedeutende Neu-Elektifizierung wurde 1961 in Angriff genommen. Bis 1970 war das so genannte sächsische Dreieck erschlossen: 1963 erhielt Zwickau Strom über den Gleisen, 1965 wurde Karl-Marx-Stadt angebunden, 1966 erreichte die Fahrleitung Dresden von Freiberg her, 1967 stand die Verbindung von Leipzig über Weimar nach Erfurt und bis 1970 war Dresden auch auf direktem Weg über Riesa elektrisch mit Leipzig verbunden.

Sämtliche Planungen, etwa für das sächsische Dreieck oder auch die Rübelandbahn mit ihrem eigenen Stromsystem, entstanden komplett in Leipzig. Die OBEDR arbeitete losgelöst von den Rbd-Bezirken. „Die Direktionen hatten nur insofern Mitspracherecht, indem sie ihre Vorstellungen einreichten. Die oberste Bauleitung entschied dann zusammen mit dem Ministerium für Verkehrswesen, was elektrifiziert wird, welche Gleise bespannt werden. Wenn man dort befürchtete, dass die Kosten zu hoch würden, strich man Gleise aus der Planung und die betreffende Direktion musste aufzeigen, welche Zugfahrten erwartet, welche Gleise belegt würden, insbesondere bei Güterbahnhöfen. Man wollte bei den Direktionen ja immer alles bespannt haben. Aber am Ende wurden meist nur die so genannten Spitzenbespannungen gemacht, das heißt, die Aus- und Einfahrgruppen wurden nur an der Spitze bespannt, so dass sich die E-Lok vor den Zug setzen kann“, so Förster

Dennoch beschaffte, beginnend in den späten 1950er-Jahren, die DR zunächst Hunderte von Dieselloks, ab Ende der 1960er-Jahre auch große Loks für Hauptbahndienste wie Taiga-Trommeln (V 200) und Ludmillas (BR 130, 131, 132) aus der SU. „Mit dem Ölboom Mitte der 1960er-Jahre gab es eine Delle bei der Elektrifizierung mit dem Tiefpunkt 1968 und es kamen die russischen Großdieselloks. Plötzlich hieß es: ‚brauchen wir nicht mehr‘, erinnert sich Ingenieurin Ursula Förster, die seit 1963 dabei war: „Aber mehr oder weniger heimlich planten wir weiter.“ „Alles ein Verdienst der OBEDR, die sagte, mag da oben passieren, was

Leistungsfähigerer Schienenverkehr dank E-Traktion

Foto: Kirsche

Dresden wird für die Elektrifizierung vorbereitet. Im Vorfeld des Hauptbahnhofes sind 1966 umfangreiche Baumaßnahmen im Gange.

will, wir machen hier weiter, Arbeitslosigkeit gab es ja nicht in der DDR. So wurden wir beschäftigt, und wir haben weiter geplant, die einzelnen Abschnitte, die später ja auch Stück für Stück realisiert wurden", ergänzt ihr Ehemann, der seit 1965 zu den Leipziger Planern gehörte. „Ab 1968 ging es wieder aufwärts. Bitterfeld – Berlin, die Strecke haben wir in dieser Sauren-Gurken-Zeit mindestens dreimal geplant. Erst hieß es nein, dann sollte die Strecke doch kommen, dann kam wieder der Rückschritt und dann sollte es doch wieder gemacht werden. Jedesmal mit Änderungen in der Planung", erzählt Ursula Förster.

Ab 1972 kam richtig Fahrt in das Elektrifizierungsprogramm und „da fielen auch die Entscheidungen zugunsten der Strecken in den Norden und der ganzen Schnellbahnen", so Klaus Förster.

Das Zögern der Verantwortlichen ist verständlich: Die Bahn-Elektrifizierung ist mit enormem Aufwand verbunden. Die Anfangsinvestitionen zur Errichtung des Energieversorgungsnetzes und zum Aufbau der Fahrleitung, die neben dem reinen Bauaufwand auch erhebliche Mengen an Stahl und Kupfer sowie einen hohen Personaleinsatz benötigt, erfordern den Einsatz von viel Geld.

Im zweiten Teil erinnern sich die Försters an spezielle Probleme und Kuriosa, die ihnen in ihrer langjährigen Tätigkeit begegneten. *Stefan Alkofer*

Zur Erweiterung des Tunnels Edle Krone (Strecke Dresden – Freiberg) für den Fahrleitungsbau bei laufendem Betrieb war ein Hilfstunnel nötig.



Foto: Kirsche



An MODELLEISENBAHNER „Leserbriefe“, Biberacher Str. 94 D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Abteilreservierung

Betrifft: „Lowa, Lunin, Lokkolonnen“, Heft 4/2009

Bei dem auf Seite 14/15 gezeigten Foto handelt es sich nicht um einen für die Rote Armee reservierten Zug. Aber in den Zügen wurden damals immer mehrere Abteile für Angehörige der Roten Armee reserviert und freigehalten.

Ralf Geraschewski, E-Mail

Gute Erinnerung

Betrifft: „Abschied von Joachim Schnitzer (†)“, Heft 4/2009

Mit Betroffenheit habe ich den Nachruf zu Joachim Schnitzer gelesen. Zwar kannte ich Herrn Schnitzer nicht persönlich, aber seine Beiträge und Fotos im MODELLEISENBAHNER sind mir in sehr guter Erinnerung. Die Hefte sammle ich seit 1956, und besonders in den 60er- und 70er-Jahren staunte ich über seine Fotos. Er konnte alles so präzise darstellen, Figuren, Beschriftungen, Signale und Warnanstriche, Häuser mit Inneneinrichtung. Das war damals absolut perfekt, das konnte man nicht fertig kaufen. Wenn mir für seine Bauanleitungen das Geschick fehlte, inspirierten sie mich zu mehr Details auf der Modelleisenbahn und zum genaueren Blick aufs große Vorbild. Die Mischung im MODELLEISENBAHNER ist heute nach wie vor gut, im Modellteil zeigt sich allerdings ein Trend weg von der Streckenbegehung.

Werner Brezinski, E-Mail

Begegnung

Betrifft: Zeitreise „Detektivarbeit“, Heft 1/09

Von der früheren Ortschaft sind nur noch zwei bis drei Gebäude übriggeblieben, außerdem der Kirchturmrest. Das ist im Verhältnis zu den meisten anderen früheren Dörfern im Gebiet Königsberg relativ viel. Von der Bahn sieht man in Klein Schönau nichts mehr. Ein paar Kilometer nördlich kann man westlich der Straße einen Bahndamm ausmachen. Das Militärsperrgebiet zwischen Tapiau und Friedland schien 1993 bei unserem ersten Besuch gerade erst aufgehoben worden zu sein, denn innerhalb der provisorisch zivil neu ausgeschilderten Gegend fanden sich keine Einheimischen, wohl aber zwei Schützenpanzerwagen mit Besatzung, die ob unserer Nummernschilder mindestens so verblüfft schauten wie wir selbst. Allerdings endete die Straße im Übungsgebiet an einer fehlenden Bachbrücke. Im letzten Jahr war diese wieder erbaut worden und wir trafen auf Beeren sammelnde Bevölkerung. Zusammenfassend handelt es sich bei der Betonbude auf dem Bild im MODELLEISENBAHNER um die frühere Einfahrtskontrollstelle des militärischen Übungsgebietes.

Volker Krehut, 04317 Leipzig



Foto: Krehut

Klein Schönau, auf Höhe des früheren Dorfausgangs: Der Blick nach Norden zeigt die Wachbude samt dem Ex-Kontrollpunkt im Zustand vom 5. Mai 2003.

Rotlackierung

Betrifft: „E-Lok-Finish für TT“, Heft 3/2009

Lobenswert der Umbau, doch einen optisch viel effektiveren Eindruck hätte gemacht, wenn der Autor die Stromabnehmer rot lackiert hätte. An meinen roten, grünen und violetten E11/E42/212/242 hat das sehr zur Natürlichkeit beigetragen.

Dieter Schmidt, 90419 Nürnberg

Postheizung

Betrifft: „Jahrhundert-Winter“, Heft 2/2009

Da ich 1979 als Auszubildender selber den Zug von Seite 17 und 19 fuhr, weiß ich, dass dieser nicht seiner Weiterfahrt harrte, sondern sich in einer Schneewehe festgefahren hatte. Der Zug D 718 kam von Leipzig und wollte nach Stralsund. Die Reisenden wurden in unseren letzten beiden Waggons von einem hinter uns liegengebliebenen Zug, der mit einer Lok der Baureihe 142 bespannt war, in den Bahnhof Züssow gezogen. Unsere Schicht fing am Mittwoch, 13. Februar 1979, um 1.20 Uhr an und endete Sonntag, 17. Februar, um 21.30 Uhr. Wir überlebten nur, da sich hinter der Lok 118 062 einige Postwagen befanden, die separate Heizung hatten.

Manfred Pautsch, E-Mail

Entkupplung

Betrifft: Basteltipp „Kuppeln ohne Hakeln“, Heft 3/2009

Bei mehrgleisigem Bahnhof mit Oberleitung ist dieser Entkuppler nicht sehr hilfreich. Ich benutze dafür einen ganz einfachen Entkuppler, mit dem man von oben (also zwischen Oberleitung und besetzten Nachbargleisen) sowohl Kurzkupplung als auch Bügelkupplung trennen kann. Man benötigt ein zirka zwei Zentimeter breites und zirka 22 Zentimeter langes Leistchen, das man an einem Ende beiderseits abschrägt. Ein Winkel, zum Beispiel aus einem Metallbaukasten, mit etwa zwei Zentimeter langer und einen Zentimeter breiter Schenkellänge wird mit Schraube und Mutter an der Leiste befestigt und fertig ist die bei mir schon Jahre gute Dienste leistende Entkupplungshilfe.

Horst Schwank, E-Mail

Beratung

Betrifft: Händlertest „Anlauf-Station“, Heft 3/2009

Der Tester scheint einen der beiden Teile nicht verfasst zu haben, da sie nicht miteinander korrespondieren. Oder wie kann es sonst sein, dass in dem schriftlichen Teil die Beratung gelobt wird, rechts jedoch nur zwei Euro verteilt werden? Ich war jahrelang Kunde des Ladenlokals und stets mehr als zufrieden. Herr Ullrich und sein Team sind in meinen Augen über alle Zweifel erhaben!

Volker Großmann, 66497 Contwig

Anmerkung der Redaktion: Beim Tester handelt es sich mitnichten um eine gespaltene Persönlichkeit. Die im Text beschriebenen Defizite bei der technischen Beratung verhinderten eine noch bessere Bewertung. Befriedigend ist ja keine schlechte Note.



www.egger-bahn.de

Die kleine Feldbahn-Welt

Unscheinbar und doch inzwischen mit Kultstatus: Die Egger-Bahn lebt, und ihre Freunde halten zur Stange.

■ Als die Egger-Bahn auf dem Markt erschien (siehe auch Beitrag ab Seite 72 in dieser Ausgabe), war sie für viele Modellbahner die ideale Ergänzung zur großen Modellbahn. Viele bedauerten die Produktionseinstellung von über 30 Jahren. Sie hat aber immer noch ihre Freunde, wovon die Homepage ein beredtes Zeugnis gibt. So werden Anlagen und Dioramen mit individuellen Szenen gezeigt. Die Geschichte wird vorgestellt, ebenso gibt es eine Übersicht über die produzierten Modelle.

www.verein-thueringer-oberlandbahn.de

Triptis, Auma, Ziegenrück...

Der fast vergessenen Gebirgsbahn Triptis – Lobenstein – Blankenstein nehmen sich Verein und Homepage an.

■ Zu Betriebszeiten stand die Oberlandbahn im Schatten der Steilstrecken Thüringens. Seit Jahren stillgelegt, hält ein 2007 in Ziegenrück gegründeter Verein das Gedenken an die Strecke auch online wach, und er will mehr, nämlich die Strecke retten und erhalten und dafür Veranstaltungen durchführen. All das erfährt man gut bebildert auf den angenehm strukturierten Seiten, dazu Daten und Pläne aller Betriebsstellen.

claudius-bernhard.de

Nachwuchs-Hoffnung

Der 17-jährige Claudius Bernhard steht beispielhaft für eine junge Generation von Eisenbahnfreunden.

■ Dass er zu viel vorm PC säße, wie man es vielen seines Alters vorwirft, kann man vom Autor diese Homepage nicht behaupten. Denn Ausgangspunkt vieler seiner Online-Ergebnisse sind Ausflüge mit dem Start in seiner Heimat am Bodensee; die Resultate lassen auf Agilität, Flexibilität und den Blick fürs Motiv schließen. Die Fotogalerien sind nach Themen und Kalender geordnet. Sicher ist manches noch zu füllen, doch „Mit 17 hat man noch Träume"... Weiter so!

www.et420-online.de



„Einsteigen bitte!"

Der Bundesbahn-S-Bahn-BR 420 ist diese umfangreiche Site gewidmet.

■ Wenn Bücher, Magazine oder andere Veröffentlichungen mit „Alles über..." im Untertitel erscheinen, ist meist Skepsis angebracht. Klugerweise verzichtet die Homepage zum ET 420 auf eine solche Floskel – dabei wäre sie in diesem Falle nicht einmal falsch! Die bescheiden als „Informationen und Daten zur Baureihe 420/421" bezeichnete Site erweist sich als eine umfassende und beinahe lückenlose Fundgrube für die zum Sinnbild für DB-S-Bahn-Verkehre gewordenen Triebzüge. Ihre Einsätze in den Ballungsräumen Rhein-Main, Stuttgart und München sind ebenso dokumentiert (und reichlich illustriert) wie der nur wenige Jahre währende Betrieb in Stockholm. Jeder Triebzug ist tabellarisch erfasst, man erfährt technische Daten ebenso wie Bauartänderungen oder Angaben zu den Strecken, auf denen die ET 420 fuhren. Auf der linken Spalte wird man mit den jüngsten Meldungen oder pesönlichen Berichten zu den Zügen begrüßt. Natürlich werden auch die insgesamt acht Bauserien eingehend betrachtet; immerhin entstand der erste ET 420 1969, der letzte erst 1997! Fazit: „An der Site kannste nich meckan."

www.strassenbahnfreunde-hemer.de

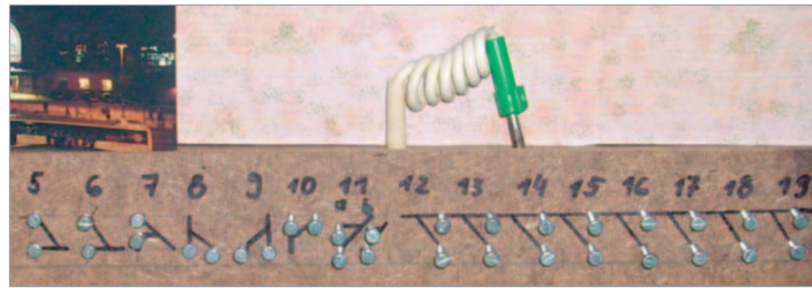
Iserlohner Kreisbahn-Universum

Eine sehr interessante Geschichte, gut recherchiert und ebenso bebildert, bietet diese umfangreiche Site.

■ Meist stehen Straßenbahnthemen etwas am Rande des richtigen Eisenbahn-Hobbys. Die Tätigkeit der Straßenbahnfreunde Hemer e.V. zeigt, dass es auch für den Vollbahn-Freund sehr interessant werden kann! Vorgestellt wird die Geschichte der ehemaligen Iserlohner Kreisbahn und deren Vorgängerin, der Westfälischen Kleinbahnen AG. Die Homepage präsentiert in guter optischer Aufmachung einen schnellen Zugriff auf Schlagworte, hinter denen sich solide Beiträge verbergen. Alle sind sehr gut bebildert und in einem angenehm lesbaren Stil geschrieben. Beeindruckend ist die Modell-Aktivität; die Spur-0-Anlage mit dem nachgestellten Güterverkehr macht allein schon in der Online-Präsentation Appetit auf mehr! Selbstverständlich werden auch sogenannte Pflicht-Kategorien abgehandelt wie Vereinsvorstellung im engeren Sinne, aktuelle Termine und Projekte oder eine gut ausgewählte Link-Liste. Doch bleibt die Homepage nicht dabei stehen. Vermeintlich eher nebensächliche Themen wie Ausflüge in die allgemeine Straßenbahngeschichte oder eine erstaunlich gut gefüllte Marktübersicht für Straßenbahnmodelle runden den Internet-Spaziergang angenehm ab.

Sesam, schalte dich!

Ein einfaches und leicht zu handhabendes Schaltpult erfüllt zuverlässig seinen Zweck.



Einfach, aber es funktioniert! Diese Schaltvorrichtung arbeitet einwandfrei.

■ Für Umbau und Erweiterung meiner Analog-Anlage habe ich eine einfache Form für Eigenbau-Schaltpulte entwickelt. In einem fünf Zentimeter breiten Streifen (zum Beispiel aus Pressspan) werden die Weichen und Fahrstraßen gemäß der Anlage aufgezeichnet. M3-Schrauben werden in den Streifen eingedreht, je eine für geradeaus und für Abzweig, und durch eine Mutter auf der Rückseite mit Draht zur entsprechenden Weiche verbunden. Mit dem stromführenden Bananenstecker wird die entsprechende Weiche berührt und so in die gewünschte Richtung gestellt (Bild rechts oben). So kann man mit wenig Aufwand viele Weichen versorgen, auf meiner Anlage sind es 32. Im Ruhezustand steckt der Bananenstecker in einem Blindloch ohne elektrischen Kontakt. Mit einem ähnlichen Prinzip versorge ich die 22 Abstellgleise. Dabei setze ich in den Streifen Buchsen für Bananenstecker ein, die mit den Unterbrechergleisen verbunden werden. Mit mehreren Fahrstrom führenden Bananensteckern kann man die Fahrstraßenkombination stecken, die zum Rangieren benötigt wird (Bild unten). Das verwendete Material ist preiswert oder beim Bastler im Fundus vorhanden. Ich habe diese Pulte gemeinsam mit einem behinderten Kind angefertigt, das sehr gut damit umgehen kann. Form und Beschriftung können je nach Bedarf verfeinert werden.

Jürgen Wolf

Fotos (2): Wolf



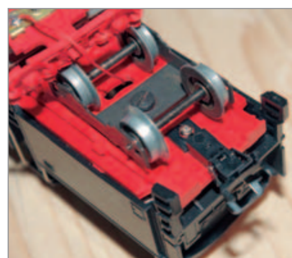
Diese Ausführung erlaubt Dauerstromzuschaltung für die Gleise.

Für extralange Sonderfahrten

Ein Zusatztender stellt bei heutigen Fahrten mit Dampflokomotiven oft eine Notwendigkeit dar. Die Nachbildung im Modell ist simpel.

■ Häufig sieht man bei Dampfsonderfahrten hinter der Lok einen zweiten Tender mitlaufen, um die Wasser- und Kohlenvorräte zu erhöhen. Dies lässt sich im Model einfach nachstellen: Bei mir war ein überzähliger Kabinentender einer 50 vorhanden. Die Kuppelstange zur Lok wurde entfernt und elf Millimeter vor der Vorderkante ein kleines Loch in den Tenderboden gebohrt. Mittels Blechschraube wird dann ein Märklin-Kupplungsschacht 288390 befestigt. Nach Einstecken der Kupplung steht der Verwendung nichts mehr im Wege. Der Abstand zwischen den beiden Tendern ist groß genug, um problemlos durch den 360-Millimeter-Radius und durch die Gegenbögen bei Weichenverbindungen zu kommen. Zudem hat die Schraube genügend Abstand zum Drehgestell, um dieses beim Ausschwenken nicht zu behindern. Da es sich im vorliegenden Beispiel um einen Kabinentender handelt, wurde noch eine Kabinenbeleuchtung spendiert.

H.-D. Kerl



Auf diese Weise wird die Kupplung am Tender angebracht.

Sicher ist sicher: Mit einem Tender mehr kann kein Sonderzug mehr stehenbleiben!



Fotos (2): Kerl

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 5** Bauanleitungen

Schilf, Zahnstocher, Drähte und Leim: Mehr braucht´s nicht, um mit ersten Koniferen den Lebensraum Modellgarten zu erobern.



Josh: „Die rote Messlatte wird uns sehr vertraut werden!“

Die grüne Revolution



1 Vom Spätsommer bis zum Frühjahr stehen am Wegesrand die Stengel des Schilfrohrs (Phragmites australis).



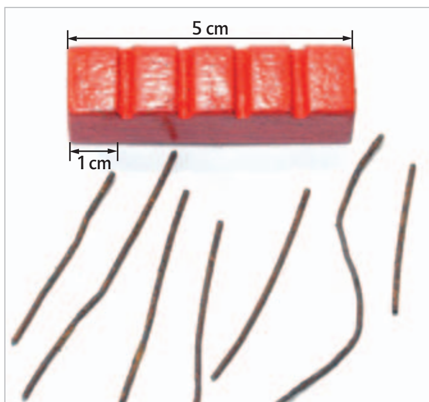
2 Ein gepflückter Strauß der braunen Schilfrohrstengel ist ein dekorativer Schmuck, der hier keine Rolle spielt.



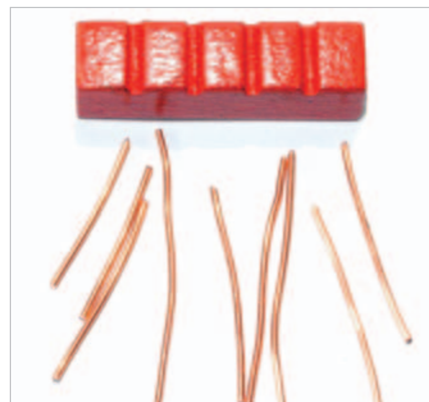
3 Nachdem die Stengel ausgeschüttelt und hernach getrocknet wurden, sind die Rispenteile sorgfältig auszuzupfen.



4 In kleinen Bündeln ausgelegt und gegebenenfalls gegen den Befall durch Mikroorganismen behandelt, harren die Schilfrispen der Verarbeitung.



5 Die rote Messlatte wird uns durchs gesamte AM begleiten, immer da, wo es auf exakten Größenvergleich, hier beim Moniereisendraht, ankommt!



6 Die Kupferdrahtstücke, Durchmesser anderthalb Millimeter, stammen aus Kabelabfällen von NYM-Leitungen, die man einfach ihrer Isolierung entledigt.



Gartengestalter und -gestalten: Die Vielfalt der hier posierenden kleinen Modellpflanzen ist Ziel und Ergebnis des Schnellkurses.

Aller Anfang muss nicht immer schwer sein. Und so starten wir nun in die Praxis, gewissermaßen mit einem Schnellkursus für A wie Anfänger, halt, besser für A wie Aufgeweckte.

Und was eignet sich besser, die einfache Probe aufs Exempel zu machen, als die Herstellung von Einfachbäumen, artähnlich ohne allzugroße Spezifika, aber doch mit chakteristischer Silhouette? Richtig, hier bieten sich, zum Beispiel als Modellgartengestalter, die so genannten Koniferen, die Kiefernartigen, aber auch der Lebensbaum, die Thuja, an. Ihnen gemeinsam ist neben dem nicht immer als solchem zu erkennenden Nadelkleid die typische säulenartige Wuchsform.

Bevor es nun ans frische Werk geht, nehmen wir uns noch etwas Zeit für einen Spaziergang an der frischen Luft. Das macht den Kopf frei und schließlich brauchen wir ja auch noch ein wenig Baumaterial, das wir jetzt im Frühjahr und wieder ab dem Spätsommer in der Natur finden: Die braunen Stengel des Schilfrohrs (Phragmites australis) stehen an feuchten Stellen fast überall am Wegesrand.

Den gepflückten kleinen Strauß stellen wir daheim noch einige Stunden zum Trocknen auf, behandeln ihn gegebenenfalls noch gegen Mikroben- und Sporenbefall, beispielsweise mit einem Desinfektionsmittel aus der Sprühdose, und zupfen schließlich die Rispenteile aus. Zur Weiterverarbeitung legen wir sie in kleinen Bündeln parat.

Zur Verstärkung unserer Modellscheinzypressen, -koniferen oder auch -lebensbäume benutzen wir Draht. Geglühter Eisendraht mit einem Durchmesser von einem Millimeter eignet sich ganz besonders. Er ist fest und doch biegsam, seine angerostete Oberfläche gibt dem späteren Leimauftrag besonders guten Halt.

Dieser Draht wird auch bei späteren Modellbaumzüchtungen immer wieder eine Rolle spielen. Abfallstücke bekommt man beispielsweise in Eisenbiegereien.

Übrigens: Der im Aufmacherbild und im Bild 5 auf dieser Doppelseite auftretende rote Riegel ist keine Erdbeerschokolade, sondern die Artemanos-Messlatte. Sie ist genau fünf Zentimeter lang; jeder einzelne Abschnitt misst einen Zentimeter. Sie wird auch künftig immer dann erscheinen, wenn reale Größenverhältnisse gefragt sind.

Doch zurück zum Draht: Auch Kupferkabel, Durchmesser anderthalb Millimeter, eignet sich. Es wird einfach aus der Isolierung von Kabelabfällen der NYM-Leitungen gezogen. Die Reststücke gibt´s beim Elektriker. Auch den einen Millimeter dünnen Schweißdraht aus dem Technikhandel für Schweißzubehör können wir verwenden, ebenso Blumendraht, allerdings nicht den kunststoffummantelten grünen oder braunen. Noch besser als der verzinkte silberne eignet sich der unverzinkte, daher schwarze und rostende 0,8-Millimeter-Blumendraht. Er ist aber heutzutage weniger gebräuchlich.

Koniferenbaum im Lebensraum für Gartentraum

Für die kleinen Einfachbäumchen bietet sich als konstruktives Element auch noch der gewöhnliche Zahnstocher aus Holz an.

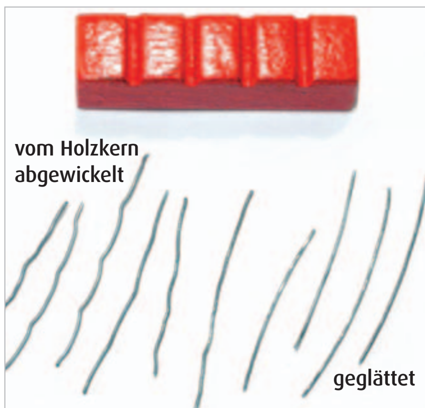
Nun aber zur Herstellung selbst: Wir legen einige der kleinen Schilfbündel zusammen und drehen das untere Ende zwischen Daumen und Zeigefinger ein. Dass die Stengelenden keine kompakte Masse ergeben, ist zunächst bedeutungslos. Der in vorbereitete Längen gestückelte Draht wird nun in wasserfesten Holzleim getaucht und sodann so in das Schilfrispenbündel gelegt, dass sein unteres Ende je nach beabsichtigter Stammlänge entsprechend frei ist und seine Spitze bis in den oberen Teil der entstehenden Modellkonifere reicht.

Übrigens, um zu verhindern, dass der Leim die Arbeitsfläche verkleistert, hilft ein kleiner Trick: Auf einer untergelegten Klarsichtfolie aus Polyethylen haftet selbst Zweikomponentenkleber nicht. Vergleichbare Vorteile bietet eine Silicon-Arbeitsplatte.

Bevor der Leim auf dem Stützdraht aushärtet, wird das Bündel mitsamt dem Draht ➔



7 Hart, gerade und fein, Durchmesser ein Millimeter: Den Schweißdraht gibt es im Technikhandel, wo er gleich stangenweise angeboten wird.



8 Verzinkter, silberner Blumendraht mit einem Durchmesser von 0,8 Millimetern ist leicht zu beschaffen, muss nicht unbedingt geglättet werden.



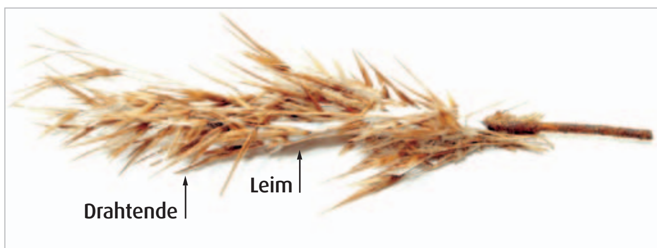
9 Soll der Blumendraht geglättet werden, zieht man ihn mehrmals durch eine Rundzange (r.), während die Wasserpumpenzange den Draht hält.



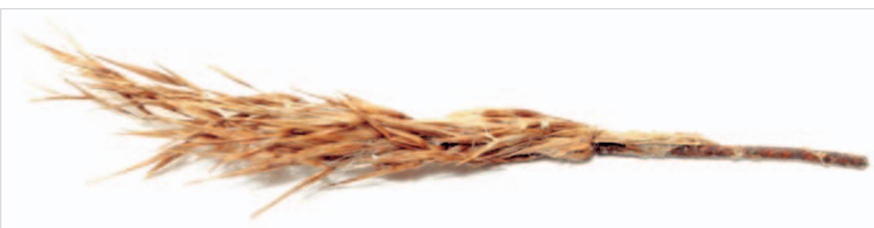
10 Als konstruktives Element für die Modellkoniferen eignen sich recht gut auch Zahnstocher, wobei man aber von benutzten Abstand nehmen sollte.



11 Die kleinen Schilfbündel werden am unteren Ende mit dem Daumen und dem Zeigefinger leicht eingedreht.



12 Der in Holzleim getauchte Draht wird als Stütze eingesetzt und sollte bis in den oberen Teil des Bündels reichen.



13 Bevor der Leim aushärtet, wird das Schilfbündel mit dem eingelegten Draht grob in Form gebracht und lässt nun schon die Modellkonifere erahnen.



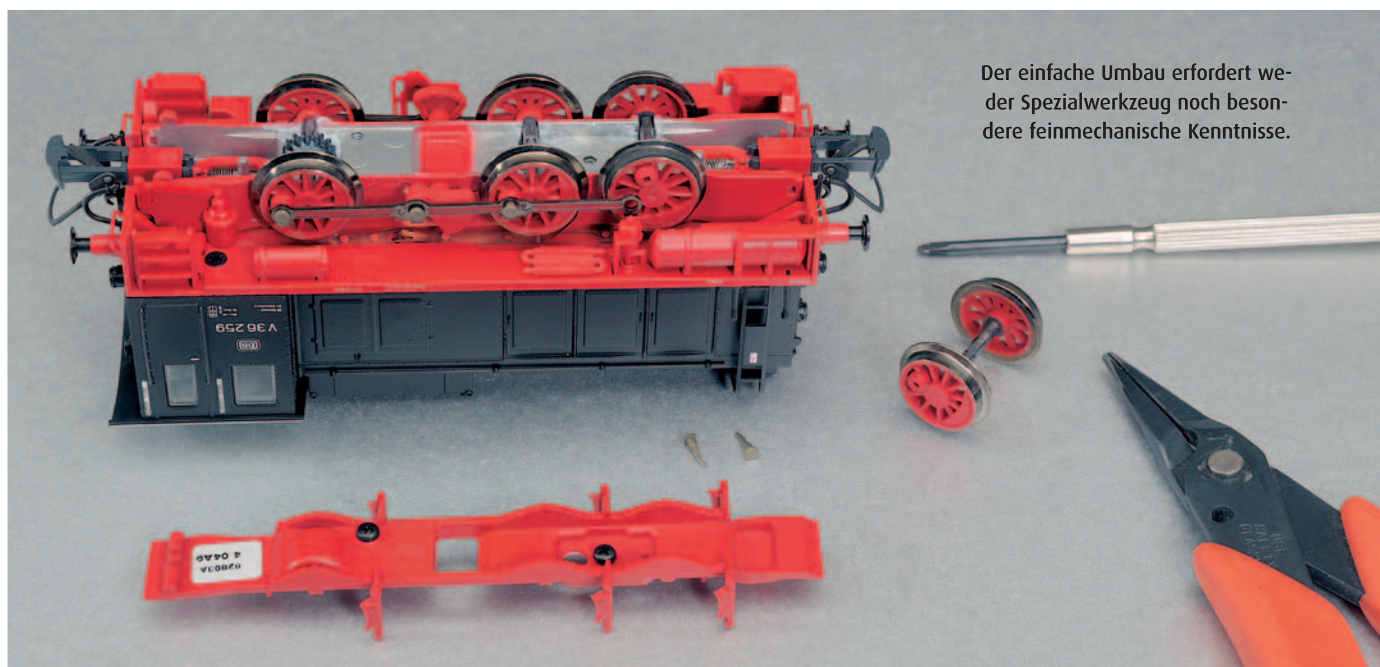
14 Eine einfache Wäscheklammer sorgt dafür, dass der Modellrohling nun im Stehen trocknet, alternativ kann man ihn in einen Styroporblock einstecken.

Fotos: Joachim Schulz

zwischen Daumen und Zeigefinger gerollt. So erreichen wir eine feste Verbindung zwischen Draht und Schilf, und unsere erste Modellkonifere erhält bereits ihre grobe Form. Zum stehenden Trocknen klemmen wir den Modellbaumrohling in eine Wäscheklammer, aber nicht zwischen die gerundeten Backen, sondern in die kammerförmige Aussparung direkt vor der Stahlfeder. As Alternative bietet sich ein Styropor- oder Styrodurblock an, in den wir das freie Drahtende einstecken. Mit ihm und seinesgleichen wird später jeder Artemanos-Modellbaum auf der Anlage sicher und stabil fixiert. Darum bezeichnen wir dieses Drahtende künftig als Montagedorn.

Das alles kostet, wie im ersten Teil des Modellbaumseminars versprochen, praktisch nichts. Bis zum nächsten Mal!

Josh/hc



Der einfache Umbau erfordert weder Spezialwerkzeug noch besondere feinmechanische Kenntnisse.

Nach einem Radsatztausch haben Freunde gediegener Langsamfahrt Spaß an Rocos H0-V36.

Lauffreudig

In der Ausgabe 12/2008 stellten wir das Roco-Startset mit der Baureihe V36 vor. Der einzige wesentliche Kritikpunkt an der neu konstruierten Lok betraf die unsichere Stromabnahme.

Die Vermutung war, dass die Haftreifen auf der ersten Achse Grund für die Kontaktschwierigkeiten waren. Da erste und zweite Achse, abgesehen von den Haftreifen, baugleich sind, kann man eine Achse ohne Haftreifen als Ersatzteil (Art.-Nr. 124308, UVP 3,95 Euro) ordern und die V36 umbauen.

Die Demontage der Lok ist ganz einfach. Man löst zunächst die beiden Schrauben, die die Getriebeabdeckung halten, und hebt letztere ab. Dann zieht man vorsichtig mit einer Flachzange die Zapfen der Kuppelstangen heraus, worauf die Achse getauscht werden kann. Sitzen die Achsen nach dem Zusammenbau zu stramm, hat sich ein Stromabnahmeblech zwischen Rad und Rahmen verklemmt und sollte mit einem Schraubendreher vorsichtig heruntergedrückt werden.

Nach dem Umbau gleitet die Lok selbst im Schritttempo über Weichen mit nicht polarisierten Herzstücken, und auch schmutzige Gleise verlieren ihren Schrecken. Der unvermeidliche Zugkraftverlust hält sich in Grenzen. Statt 21 vierachsigen Wagen zieht die V36 in der Ebene immer noch reichliche 16, statt 14 Vierachsern müssen in der Drei-Prozent-Steigung neun genügen.

Angesichts des nun hervorragenden Langsamfahr-Verhaltens dürften die Zugkraft-Einbußen zu verschmerzen sein, zumal sich auch Kosten und Zeitaufwand in Grenzen halten.

Jochen Frickel

Zugkraft über die Seilrolle

	Ebene	3-%-Steigung
vorher	47 g	44 g
nachher	38 g	32 g



Für den Gotthardbahn-Express beschaffte man luxuriöse Schnellzugwagen, die Liliput in H0 vorstellt.

Gotthard-Komfort

Liliput hat mittlerweile seine Marktnische gefunden und bietet viele Modelle in Großserie an, an die sich noch kein anderer Großer herangewagt hat. Diese Philosophie bescherte unseren Schweizer Nachbarn wohlgeratene Gotthardbahn-Wagen. Diese kamen in der hier vorgestellten Ausführung bis nach Mailand, später erreichten sie als Kurswagen sogar Berlin.

Dass die Wagen bereits auf den ersten Blick einen sehr guten Eindruck machen, ist der sehr guten Vorbildrecherche zu danken. Mit Roland Arnet konnte Liliput einen Experten gewinnen, der bereits eine im Loki-Verlag erschienene Abhandlung über die vierachsigen Reisezugwagen der SBB mit verfasst und übrigens auch das ab Seite 30 abgedruckte Kurzportrait erstellt hat. Die H0-Modelle zeichnen sich durch exakte Einhaltung der Grundmaße und sorgfältige Detaillierung aus. Beim Betrachten der in reicher Zahl vorhandenen Dachlüfter, der Griffstangen und der aus mehreren Teilen bestehenden Faltenbalgmimik ist der Kunde dem Hersteller dankbar, dass er nur noch Kupplungen montieren muss. Die Wagen des vierteiligen Sets (Artikel-Nummer L350114) passen übrigens auch mit montierten Kupplungen wieder in den Kunststoff-Einsatz der Verpackung. Enthalten sind ein Post-Packwagen F4ü, ein A4ü, ein AB4ü und ein B4ü. Das Set ist als komplette Garnitur ausgelegt, weshalb der

---

Als letzter Großserienhersteller bringt Piko mit der 101 die erste Neubau-E-Lok der DBAG als H0-Modell auf den Markt.

Letzte erste

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 287 km/h
- V_{max} Vorbild (230 km/h) bei 10,2 V
- Auslauf aus V_{max} 191 mm
- Auslauf aus 120 km/h 152 mm
- Anfahren (1,3 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 73 g
- Zugkraft Steigung 3% 58 g
- **Hersteller:** Piko, Sonneberg
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:**59440
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 66,99 Euro

Sieht man einmal vom ICE ab, ist die 101 das Aushängeschild des DB-Fernverkehrs. Piko schließt mit ihr die vorletzte Lücke (in die letzte passt die 152) bei den DB-Neubau-E-Loks.

Im Gegensatz zu den Mitbewerbern reiht Piko die Schnellzuglok in die preisgünstige Hobby-Produktlinie ein. Für unverbindlich empfohlene 66,99 Euro erhält der Käufer viel Lok fürs Geld. Der technische Aufbau entspricht den anderen Hobby-Loks: In einem Metallrahmen ruht der Mittelmotor, der alle vier Achsen antreibt. Die Schwungmasse gewährt einen guten Auslauf. Eine achtpolige Schnittstelle, Raum für Decoder und sogar Platz für einen Lautsprecher sind in dieser Preisklasse ebenso selten wie warmweiße LED.

Die Fahreigenschaften sind gut, wenngleich das Testmuster ohne Last bei mittlerer Geschwindigkeit taumelte. Mit Last fuhr die Lok gleichmäßig.



Der Inter-City-Verkehr ist die Domäne der 101.



Die Liliput-Garnitur ist eine elegante Bereicherung des Epoche-I-Fuhrparks.



Die exzellente Bedruckung der zugerüstet gelieferten Vierachser gefällt.

kombinierte Post-/Packwagen und der gemischte Erste-/Zweite-Klasse-Wagen jeweils an einem Ende eingezogene Faltenbälge tragen. Als Ergänzungswagen bietet Liliput einen dem Inlandsverkehr vorbehaltenen Dritte-Klasse-Wagen C4ü an. Der Komfort des holzbestuhlten C4ü mit der Ordnungsnummer 1257 (Art.-Nr. 329969) beglückte auch Reisende nach Berlin.

Die blaue Farbgebung der sorgfältig gravierten Inneneinrichtung scheint etwas heller als auf Vorbild-Fotos, doch umgeht man so, dass der Innenraum zu düster wirkt. Angesichts des vergleichsweise günstigen Preises darf man auch selbst zum Pinsel greifen und die Einrichtung aufwerten. Sogar hauchdünne Gepäckablagen können die Miniatur-Fahrgäste nutzen. In sehr guter Qualität ist auch die Bedruckung realisiert. Die eng beieinander liegenden Zierlinien unterhalb des Fensterbandes, die hauchfeinen Anschriften unter diversen Fenstern und die mittig aufgebrachten Initialen der Bahngesellschaft entsprechen dem hohen Niveau der Formgebung. Beim Betrachten der luftig wirkenden Drehgestelle preußischer Bauart wünscht man sich noch feinere Speichenradsätze. Doch auch mit den verbauten rollt die Garnitur dank einer Dreipunktlagerung (ein Drehgestell ist nur um die Querachse kippbar, das andere auch um die Fahrzeuglängsachse) stets taumelfrei und sicher. Eine vorbildgerecht und bezüglich der Beschriftung passende Zuglok gab es bislang nur in Kleinserie, doch sieht eine den Vorbildloks ähnliche SBB-A3/5 von Liliput schmuck aus vor dem Zug.

Das Viererset zeichnet ebenso wie die Einzelwagen ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis aus.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Ausführung; stimmige Detaillierung; komplett zugerüstet; viele separat angesetzte Teile; fairer Preis*

KONTRA *Einfarbige Inneneinrichtung*

PREIS *UVP (Set) 149,95 Euro, Einzelwagen 39,95 Euro*

URTEILE

Im gesamten Geschwindigkeitsbereich brummelt die Lok vernehmlich, aber nicht störend. In der Ebene befördert die 101 elf vierachsige Schnellzugwagen, in der Drei-Prozent-Steigung noch fünf. Dass bei Überlastung die Räder nicht durchdrehen, ist gefährlich für den Motor.

Dass man dem Modell den günstigen Preis kaum ansieht, ist der exzellenten Druckqualität zu verdanken, in der die mehrfarbigen Anschriften ausgeführt sind. Die Griffstangen am glattflächigen Gehäuse sind graviert, weshalb die Lok mit Ausnahme der recht hübschen Stromabnehmer auch herzhaften Zugriff verträgt. Die Gravur der Drehgestell-Blenden vermag mit in Radebene liegenden Sandstreurohren zu gefallen. Dass der Durchmesser der Räder etwas zu groß ist, fällt wegen der fehlenden Gravur der Radscheiben auf.

Pikos 101 bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Vorbildgerecht kann der Modellbahner die Lok auch vor modernen Güterzügen einsetzen.

Jochen Frickel



AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; gute Gravuren; sehr gute Druckqualität; gute Fahrleistungen; günstiger Preis*

KONTRA *Taumeln ohne Last; bei Überlastung drehen Räder nicht durch*

PREIS *UVP: 66,99 Euro*

URTEILE

Zügig liefert Roco technische Varianten der H0-V36. Die DR-Lok gibt es als Wechselstrommodell und mit digitaler Kupplung.

Verbindung gelöst

Das Trennen der Lok von den angehängten Wagen gestaltet sich normalerweise an schlecht zugänglichen Stellen schwierig. Wer digital fährt, kann mit der V36 eine weitere Roco-H0-Lok mit digitaler Kupplung erwerben.

Nachdem man durch Betätigen der Sonderfunktionstaste 1 per Magnet an der Lok den Bügel des Wagens angehoben hat, muss man die Lok vom Wagen abziehen. Geschickt ist es, an der Zentrale die Taste F1 auf Momentimpuls umzustellen, da dann die Kupplung nur so lange betätigt wird, wie man die Taste drückt. Ansonsten muss man F1 ein zweites Mal drücken, damit die Kupplung wieder in die Ruhestellung fällt. Wenn sich der Kupplungsbügel durch häufiges Kuppeln mit der Lok magnetisiert, kann es sein, dass sich leicht rollende Wagen nicht von der Lok trennen möchten. Leider rückt die Roco-Lok nicht wie die Lenz-V36 automatisch vom Zug ab. Bei abrupten Übergängen zwischen Ebene und Steigung können die Kupplungsbügel der Wagen aus dem kurzen Kupplungshaken der Roco-Lok rutschen, was man aber dem Gleisbauer, nicht der Lok ankreiden muss. Die Wechselstrom-Lok hat eine tadellose Stromabnahme, da die vier Räder ohne Haftreifen sicheren Massekontakt haben.

Das DR-Modell ist die dritte Formvariante der Roco-V36. Sie gibt mit gerippten Wartungstüren, kurzen Luftbehältern, Zweilicht-Spitzensignal, vorne auf der Haube sitzender Auspuffkühlanlage und der tannengrünen Lackierung den Eindruck einer DR-Lok der Epoche III wieder. Wer seine V 36 061 dem Zustand nach 1959 nachbilden möchte, sollte Griffstangen unterhalb des rechten Führerstandsfensters, neben dem rechten Stirnfenster und beiderseits des Kühlergitters nachrüsten. Untypisch war die

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 28 111 km/h
- V_{max} Vorbild (55 km/h) in Fs. 16
- Auslauf aus V_{max} 295 mm
- Auslauf aus 55 km/h 85 mm
- Anfahren (Fs. 1) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 43 g
- Zugkraft Steigung 3% 34 g
- Alle Angaben gelten für die Wechselstrom-Version



Das am Magnet befestigte Metallplättchen hebt den Bügel an.

In umgekehrter Reihenfolge wie beim Vorbild bringt Tillig nun die Altbau-50 für die Spur der Mitte auf den Markt.

Großohrhasen

Vor ziemlich genau 70 Jahren, im April 1939, lieferte Henschel die erste leichte Güterzug-Einheitslok der Baureihe 50 ab. Tilligs Vorbildlok 50 1608 kam 1942 zur DRG, war dann lange Jahre in Magdeburg-Buckau und Dresden-Friedrichstadt (ab 1969 Dresden) stationiert, was auch die Anschriften am TT-Modell nachstellen, und wurde schließlich Anfang 1979 in Reichenbach ausgemustert.

Aus der Packung entnommen, vermag die Altbau-50 auf den ersten Blick zu überzeugen. Auch genaueres Hinschauen zeigt die typischen Eigenheiten gegenüber der Rekolok, so den schmaleren Stehkessel, die geringere Anzahl an Auswaschluken, die abgerundeten Sandkästen oder Nietenreihen am Kessel. Und selbstverständlich sind es die großen Wagner-Windleitbleche, die der Lok das spezielle Gepräge verleihen!

Tillig verzichtete auf jegliche Beschriftung an Umlauf oder Pufferbohlen. Die an Tender und Lok aufgebrachten Schriftfelder sind dafür gestochen scharf ausgeführt.

Wer möchte, kann die Lokomotive mit Zurüstteilen verfeinern. Einige von ihnen bereiten

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Detaillierung; Unterschiede zur Reko-Variante; Maßstäblichkeit; Langsamfahrverhalten*

KONTRA *Zu schnell; geringe Zugkraft in Steigung*

PREIS *224,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Eine gelungene Osterüberraschung ist Tilligs großohrige 50 in Epoche-III-Ausführung der DR.





Die Digitalkupplung macht Rangiermanöver einfacher.

Wechselsprechanlage für den Wendezugbetrieb, die nur V 36 061 während ihrer Zeit beim Bw Dresden-Pieschen erhalten hatte. In diesem Bw fuhren die V36 vorwiegend Leig-Züge (Leichte Eil-Güterzüge), die aus einem oder zwei fest miteinander gekuppelten Güterwagenpaaren bestanden. Als Triebwagenersatz durfte sie sogar auf der Hauptstrecke von Dresden nach Leipzig eilen. Mit dem üblichen Nahgüterzug- und Rangierdienst bietet die Lok dem Modellbahner vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Immerhin acht dann als 103 bezeichnete Originale fuhren noch in der Epoche IV.

Die an dieser Stelle nicht bewertete analoge Gleichstromlok kostet 129 Euro. Eine digitale Wechselstromlok mit Rangierkupplung hätte wegen der gegenüber den Gleichstrom-Varianten besseren Stromabnahme in der Gesamtbewertung vier Schlusslaternen erhalten.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Detaillierung; gute Fahreigenschaften; sehr gute Zugkraft; gute Getriebe-Decoder-Abstimmung; fernbedienbare Entkupplung*

KONTRA *Unsichere Stromabnahme; wenig komfortable Entkupplungsfunktion; Magnetisierung der Wagenkupplung*

PREIS *UVP (DCC-Lok mit Rangierkupplung) 194 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; sehr gute Zugkraft; gute Stromabnahme; gute Getriebe-Decoder-Abstimmung*

KONTRA –

PREIS *UVP (Wechselstromlok) 169 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Kopfzerbrechen (Kolbenstangenschutzrohre – Öffnungen zu groß), während die meisten gut passen und auch ohne zusätzlichen Klebstoff halten.

Das Konzept des Triebtenders ist mit dem der Reko-50 identisch (siehe auch Steckbrief). Die Lok fährt bei 1,5 Volt mit kaum wahrnehmbarer Geschwindigkeit an und zeigt ein ausgezeichnetes Langsamfahrverhalten. Rangieren von Nahgüterzügen ist mit der Lok eine wahre Freude. Mit 147 km/h bei 12 Volt ist sie zwar etwas flott (V_{max} Vorbild 80 km/h; nach NEM für TT sind 120 km/h erlaubt), doch kann man das wegen des insgesamt ruhigen (auch nach Lautstärke) Fahrverhaltens akzeptieren.

Nur bedingte Fortschritte gab es bei der Zugkraft, die bei der Rekolok als zu gering bemängelt wurde (siehe MEB 2/2008, S. 64). Zwar sind zehn Vierachser in der Ebene und sechs bei drei Prozent Steigung akzeptabel, aber bei acht Prozent Steigung blieben acht Achsen Last übrig.

Als Varianten werden die Ausführungen der Deutschen Bundesbahn mit und ohne Kabinentender demnächst in die Läden kommen. Für empfohlene 224,90 Euro erhält man eine sehr gut detaillierte TT-Dampflok mit ausgezeichneten Langsamfahreigenschaften.

Henning Bösherz

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 147 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) bei 7,8 Volt
- Auslauf aus V_{max} 60 mm
- **Anfahren bei 1,5 Volt mit <5 km/h**
- **Kriechen bei 1,5 Volt mit <5 km/h**
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 40 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** Zug mit 24 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 286 mm
- **Gewicht: 165 Gramm**
- **Hersteller:** Tillig
- **Katalognummer:** 02296
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen des Triebtenders
- **Haftreifen:** Vier
- **Motor:** Fünfpolmotor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** Nach NEM 651



Für eine Schnellfahrstrecke in 1:160 bietet Kato eine aufgeständerte Feste Fahrbahn an.

Brückenschlag

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Gestaltung; überhöhte Kurven mit Übergangsbögen; Züge rauschen wie das Vorbild*

KONTRA *Uniformes Grau der Betonteile*

PREIS *UVP (Set): 129,95 Euro*

URTEILE

Wer eine Bahnanlage nach modernem Vorbild bauen möchte, hat es nicht leicht. Besonders die auf vielen Neubaustrecken verbreitete Feste Fahrbahn ohne Schwellen, hat bei den europäischen Herstellern von Gleismaterial noch nicht Einzug gehalten.

Anders beim japanischen Hersteller Kato (Vertrieb über Noch, www.noch.de), der sogar aufgeständerte und mit Lärmschutzelementen versehene Gleise als Fertigmodell im Maßstab 1:160 anbietet. Das in dem Set V 13 (Noch-Art.-Nr. 78643) enthaltene Gleismaterial reicht zum Bau eines etwa 187 cm langen und 88 cm breiten Ovals. Auch Auf- und Abfahrten finden sich im Sortiment der Japaner, so dass eine ebenerdig verlaufende mit aufgeständerten Gleisen verbunden werden kann. Die sechsbeinige Ständerkonstruktion ist in einem Stück gespritzt und weist sogar angedeutete Entwässerungsrohre auf. Der Zusammenbau ist ganz einfach: Zwei der weißen Steckverbinder steckt man in die äußeren Lücken unterhalb der Gleise. Dann muss der Querträger in die Aussparung in der Mitte der Ständerkonstruktion gelegt werden. Nun braucht man nur noch das mit den Klipsen vorbereitete Gleiselement in den Querträger einzustecken. Das nächste Gleiselement kann man einfach anstecken. Mit einem Vertrauen erweckenden Klick rasten die Verbindungen ein. Die beiliegenden Anschlusskabel werden ebenfalls eingeklipst. Einfacher kann

Die Class 66 macht eine gute Figur in der Kurve. Aussparungen für Oberleitungsmasten sind in den Querträgern vorhanden.

man nicht zu einer Neubaustrecke kommen! Damit die Züge auch vorbildgerecht etwas schneller unterwegs sein dürfen, sind die Kurven überhöht. Aber wie die Class 66 mit ihrem Güterzug beweist, sieht eigentlich jeder Zug gut aus, wenn er sich in die Kurve legt. Wem das Grau der Lärmschutzwände zu trist ist, der kann die Betonkonstruktion farblich gestalten. Kato bietet neben dem hier vorgestellten Set mit einem doppelgleisigen Oval auch ein eingleisiges Oval (Variations-Set V2, Noch-Art.-Nr. 78632) an, das etwas kürzer, dafür aber breiter ist. Ein Viadukt-Bahnhof (Art.-Nr. 74931) ist auch im Angebot.

Vorbildnah wirkt auch das Rauschen, das die Züge bereits bei geringer Geschwindigkeit erzeugen.

Das Schnellfahrstrecken-Set überzeugt durch hochwertige Verarbeitung und einzigartiges Aussehen zu einem stimmigen Preis. *Jochen Frickel*

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Aus wenigen Einzelteilen lässt sich schnell eine stimmige Hochbahn-Strecke zusammenstecken.



Der für die Finger anstrengende Abbau der Spur-I-Anlage verliert durch die Trennzange an Schrecken.

Fotos (3): Gauß

Der Abbau einer Spur-I-Teppichbahn bereitet mit der Trennzange keine Probleme mehr.

Spur-I-Zange

Viele Spur-I-Bahner haben nicht den Platz für eine stationäre Anlage. Darum bauen sie ihre Anlage ohne Verankerung der Gleise auf dem Boden auf.

Da die Schienenverbinder so gut halten sollten, dass weder schwere Loks noch Tritte von Menschen die Gleiselemente trennen können, ist der Abbau der Anlage nicht weniger aufwendig als der Aufbau. Bei der Trennung der Gleise hilft dem Großbahner die patentierte Trennzange von Günter Streich (Franz-Schubert-Str. 33, 72458 Albstadt, E-Mail: schienenzange@yahoo.de). Deren lange Backen setzt man zwischen den jeweils ersten Schwellen der beiden Gleise ein und drückt die Zange auseinander. Selbst neuwertige Schienenverbinder leisten keinen Widerstand. Ein pfiffiger Verstell-Mechanismus ermöglicht ein Anpassen der Zange an Kurven, bei denen die Schwellen ja strahlenförmig angeordnet sind. Ein Verkanten der Gleise und damit ein Aufweiten der Schienenverbinder gehört der Vergangenheit an. Die solide Metallausführung der Zange garantiert Dauerhaltbarkeit. Mit etwas Übung kann man übrigens auch Schienen mit der Zange verbinden. Das vorliegende Exemplar wurde für Spur-I-Gleise gebaut, Zangen für andere Schienenprofilhöhen, beispielweise für Gartenbahnen, sind in Vorbereitung.

Mit 59,95 Euro (zuzüglich 3,90 Euro für den Versand) kostet die Zange weniger als eine Weiche. Dass die Zange viel Mühe beim Abbau erspart, ist ohnehin unbezahlbar.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Solide Ausführung; gute Hebelwirkung; Anpassung an Kurven möglich*

KONTRA –

PREIS *59,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒



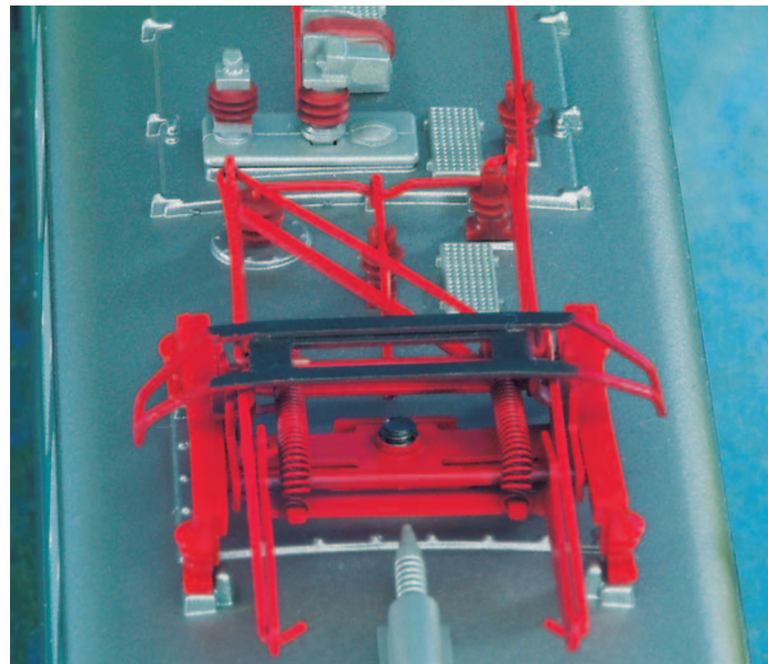
Jahrzehnte prägte die Knallfrosch genannte E41 den DB-Nahverkehr. Als Neukonstruktion rollt der Klassiker ins Märklin-H0-Sortiment.

Laichhaltig detailliert

Sie klingt vertraut, die Märklin-E41. Oft stand der Autor dieses Beitrages auf der Brücke beim Darmstädter Südbahnhof und lauschte dem charakteristischen Knallen des Niederspannungsschaltwerkes beim Original.

E41 (oder 141, wie sie ab 1968 hieß) und drei bis fünf Silberlinge mit Steuerwagen: So sahen sie bis in die 90er-Jahre aus, die DB-Wendezüge zwischen Garmisch und Flensburg, zwischen Göttingen und Aachen. Mit E41208 wählte Märklin ein gutes Vorbild, weil die Maschine bis in die Epoche IV mit den oben und unten runden Griffstangen fuhr. Die

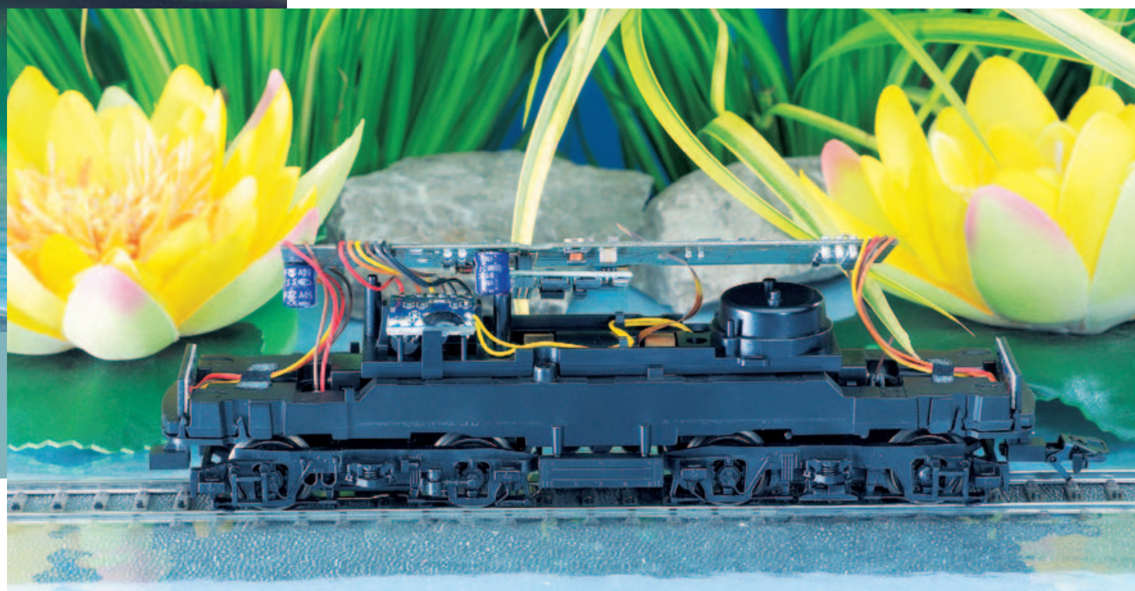




Der Dachgarten gefällt durch scharf gravierte Hauben und zahlreiche separat angesetzte Trittroste und Isolatoren.



Frech lugt der Knallfrosch zwischen den Seerosen hervor. Sich zu verstecken hat die E41 auch gar nicht nötig.



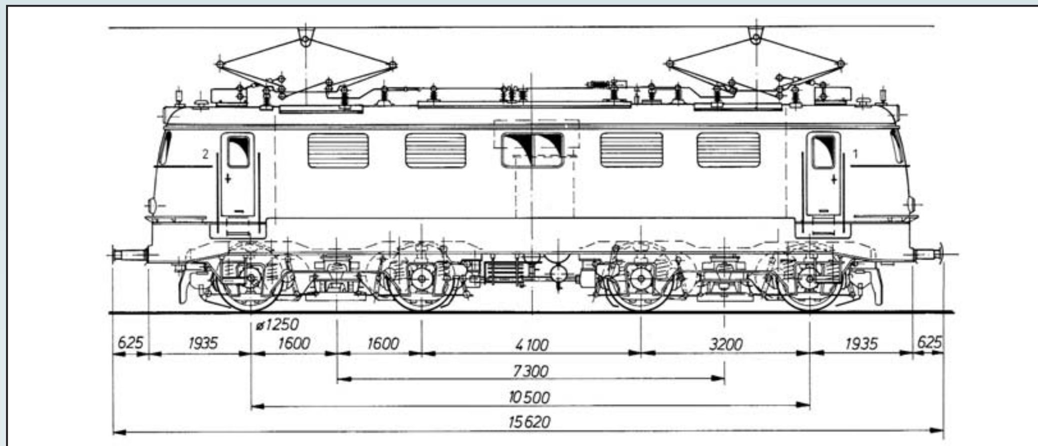
Zwei dicke Schwungscheiben zähmen den Drehstrommotor, der Lautsprecher strahlt nach unten ab.

Formgebung des Metall-Gehäuses ist gelungen. In Epoche-III-Ausführung weist die Lok beispielsweise Glocken, Mehrfachdüsen-Lüftergitter, als Farbtrennkante fungierende Regenrinne, umlaufende Griffstangen und Trittroste an den Stirnseiten oder auch die Imitation der beim Vorbild angeschraubten Lokschilder auf. Auf dem Dach findet man separat angesetzte Trittroste und zwei den Eindruck der Bauart DBS 54 gut wiedergebende Stromabnehmer. Der bei der Epoche-V-Lok (siehe Probefahrt in Heft 3/2009) korrekte Trafoöl-Kühler fehlt auf dem Dach richtigerweise. Die Führerstände hinter den passgenau eingesetzten Scheiben sind ansprechend graviert und verdienen den Einsatz eines Lokführers. Da wegen der unterschiedlichen Form der Regenrinnen ohnehin unterschiedliche Seitenwände der beiden E41-Versionen konstruiert werden mussten, konnte der Rahmen der hier vorgestellten Maschine vorbildgerecht oberhalb der Lokkasten-Abstützungen verschraubte Abdeckungen erhalten. Leider fehlen die Schlauchkupplungen der Hauptluftleitungen. Der Kompromiss ist aber akzeptabel, da die Lok mit Doppellaternen ihre Front mit der (diesbezüglich korrekten) E50, die verkehrsrote 141 ein Vor- →

MESS- UND DATENBLATT



E41 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: E41208 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008/2009
Epoche: III
Katalognummer: 39410
Im Handel seit: Februar 2009
Andere Ausführungen: Verkehrsrote Lok mit Einfach-Laternen
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 450 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 269,95 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: „mfx"-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer; Masse über alle Räder
Motor: Softdrive-Sinus-Motor
Beleuchtung: Lichtwechsel Weiß/Rot; zugseitig abschaltbar

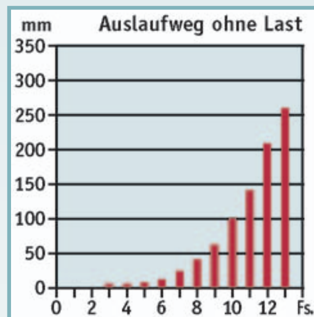
 Mechanik

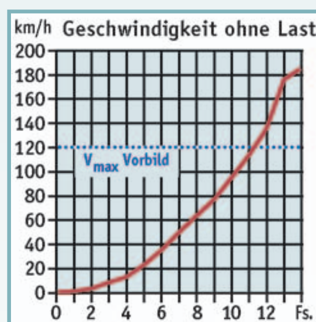
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 166 Gramm (Zug mit 96 Achsen)
3 % Steigung: 132 Gramm (Zug mit 56 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Zwei Schrauben im Boden zwischen den Drehgestellen lösen und Gehäuse abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben zweier Platinen zugänglich
Zurüstteile: Schlauch- und Originalkupplungen
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Warnungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

DIGITAL





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15660	180	180
Drehgestellachsstand	3200	36,8	36,7
Treibraddurchmesser	1250	14,4	14
Breite	3060	35,2	35,2
Höhe über SO	4422	50,8	52,2
Gesamtachsstand	10500	120,7	121

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	1	–
V_{max}	14	185	290
V_{max}Vorbild	11	120	170

griff auf die (dann ebenfalls korrekte) E10 darstellt. Wen es stört, der sollte zur Mini-Bohrmaschine greifen, zwei Löcher bohren und die Schläuche nachrüsten. Unterschiedlich gewölbte Pufferteller sucht man vergebens. Der Hauptschalter auf dem Dach durfte keine Verbindung mit der Dachleitung eingehen. Etwas arg einfach, wenngleich solide fiel die zwischen den Drehgestellen sitzende Kühlschlange aus. Fein graviert und schön plastisch sehen die Drehgestell-Blenden aus.

Der Marken-Philosophie entsprechend, arbeitet im Märklin-Modell ein mittig eingebauter Softdrive-Sinus-Motor, der alle vier Achsen antreibt. Der „mfx"-Decoder meldet sich an Zentralen, die dieses Protokoll (heißt bei ESU aus lizenzrechtlichen Gründen M4) unterstützen, selbsttätig an. Erfreulicherweise konnten sich die Konstrukteure dazu durchringen, die Motorwellenenden mit großen Schwungscheiben zu bestücken. Diese sorgen nicht nur für einen guten Auslauf bei Stromunterbrechung, sondern lassen die Lok geschmeidig und nicht wie bei diversen anderen mit diesem Motortyp ausgestatteten Triebfahrzeugen ruckartig die Fahrstufen wechseln. Allerdings beherrschen das der Glockenanker-Motor der Trix-Lok oder der vergleichsweise einfache Fünfpolmotor der Trix-120 mit erheblich geringerem technischen Aufwand auch. Neben dem Originalsound dominiert bis 140 km/h das Geräusch des Schleifers, darüber das Summen des Motors. Die warmweiß leuchtenden Stirnlampen (LED) sind sehr gut von den roten Schlusslaternen abgeschirmt. Wie bereits bei der 218 kann man die zugseitige Beleuchtung abschalten. Diese Funktion wünschen wir uns zukünftig bei allen wendezugfähigen Diesel- und E-Loks (natürlich auch bei anderen Herstellern).

Spurkranzschmierung

■ **Die DB rüstete jede dritte Lok mit einer Spurkranz-Schmierung aus. Maßgebend war, dass die Quersumme der Loknummer durch 3 teilbar war. Also trägt E 41208 (4 + 1 + 2 + 8 = 15) eine solche Einrichtung, die verkehrsrote 141074-5 (gebaut als E 41074) mit der Quersumme 16 nicht. Bravo, Märklin, so sieht gute Recherche aus.**



Die gerundeten Stirnseiten und die Drehgestellblenden machen einen sehr guten Eindruck.

Auch Betreiber analoger Anlagen dürften mit dem Antrieb zufrieden sein, wobei sie Sound-Funktionen nicht nutzen können. Die Getriebeauslegung ist sehr gut. Bei 16 V erreicht die E41 umgerechnet 155 km/h, das Vorbild-Höchsttempo von 120 km/h liegt bei 14,8 V an. Somit bleibt bei einer Startgeschwindigkeit von 7 km/h bei 7,7 V ein ausreichend großer Regelbereich.

Bei einem Gewicht von 450 g genügen der E41 zwei Haftreifen, um gewaltige Kräfte zu entfalten. Die 24 Silberlinge, die das Modell in der Ebene ohne Murren schleppt, hätten das Vorbild überfordert. Und 14 Silberlinge in einer Drei-Prozent-Steigung anzuziehen, würde einer schweren Güterzug-Lok zur Ehre gereichen.

Mit einem unverbindlich empfohlenen Preis von 269,95 Euro ist Märklins E41 mit Sound ein faires Angebot. Es ist wünschenswert, dass die E41 Maßstab für neue E-Lok-Entwicklungen bei Märklin und Trix wird. *Jochen Frickel*


Wären nicht die für N signifikanten Spurkränze, könnte man hier durchaus auch einen größeren Maßstab vermuten.

Dank gelungener Proportionen bereits auf den ersten Blick gefällt diese S 3/6 in Baugröße N. Trix wählte als Vorbild die aus nur drei Exemplaren bestehende Bauserie f und beschriftete das Epoche-I-Modell lupenrein mit der Bahnnummer 3642 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Messingfarbene Maffei-Fabrikschilder, feinste Zierlinien, schwarze Kesselringe sowie korrekt silbern ausgelegte Griffstangen umschmeicheln das Kennerauge. Was Grundlackierungs-Farbton und Zierstreifen-Anordnung angeht, gab es beim Vorbild letztlich viele Varianten. Dem makellos lackierten N-Modell darf man allerdings eine insgesamt harmonisch wirkende Gesamtgestaltung bescheinigen.

Speise- und Luftpumpe finden sich richtigerweise auf der Heizerseite. Schön aus Messing gedreht wurden die Dampfpfeife, der ein wenig zu groß geratene Petroleum-Laternenkamin auf dem Führerhausdach sowie die Schornsteinkrone. Letztere ist allerdings für eine S 3/6 der Bauserie f trotz optischer Attraktivität (leider) generell falsch, da die Kamine dieser Vorbildloks schmucklos blieben.

Über eine Kurzkupplungskinematik ist die Mintrix-Lok korrekterweise mit dem Tender 2'2 T 26,4 gekuppelt. Feine Leitern aus elastischem Kunststoff wurden an Tenderrückseite, Führerhaus und Lokfront extra montiert. Charakteristisch geneigt angesetzte Kolbenstangenschutzrohre der Hochdruckzylinder des Innentriebwerks spiegeln neben silberner Auslegung der Zylinderkappen und brüniertem, zierlichen Gestänge sowie ebensolchen Rädern die dynamische Eleganz des S 3/6-Triebwerks selbst im kleinen Maßstab 1:160 sehr gekonnt wider.

Brachial bellt er, der Auspuffschlag der hübschen Miniatur! Kein Wunder, denn ab Werk hat man die Soundlautstärke auf das mögliche Maximum eingestellt. Diese sollte der Käufer unbedingt maßstabsgerecht reduzieren. Zusätzlich zum Antriebsgeräusch stehen noch weitere Soundfunktionen wie beispielsweise Lokpfeife, Luftpumpe, Kohlenschaufeln oder Abkuppelgeräusch zur Wahl. Mit F1 lässt sich der Sound auch komplett abschalten.

Was nun erklingt, begeistert ebenso: Ein extrem leises, seidiges Antriebsgeräusch zeugt von höchster Präzision. Geschwindig-

PACIFIC-Kunstwerk



Mit Soundfunktionen ausgestattet ist nun die tannengrüne S 3/6 von Minitrix in digitaler Ausführung erhältlich.





Beim Tender 2'2 T 26,4 waren die beiden hinteren Radsätze fest im Rahmen gelagert, was Trix augenfällig imitierte.

keitsentfaltung und Laufkultur gefallen bei DCC-Digitalbetrieb. Die entsprechenden Messwerte entnehmen Sie bitte nebenstehendem Steckbrief.

Enttäuscht wird allerdings der Analogbahner, denn die Lok weist hier deutlich schlechtere Fahreigenschaften auf. Eine Minimalgeschwindigkeit von 32 km/h (analog) kann gegenüber 2 km/h (digital) kaum überzeugen! Auch die Endgeschwindigkeit fällt im Analogbetrieb deutlich überhöht aus. Wir empfehlen daher Analogbahnern eindeutig die nicht digitalisierte Ausführung (Minitrix 12226, Modell der S 3/6 3644).

Schade, dass beide Testmuster bei Rückwärtsfahrt taumelten, während sie vorwärts höchste Laufruhe bewiesen. Die S 3/6 zeigt mit der Fahrtrichtung wechselnd warmweißes Zweilicht-Spitzensignal, welches am Tender allerdings um Klassen besser erkennbar ist als an der Lok selbst. Das zu Zeiten der Bayerischen Staatseisenbahnen zumeist bereits übliche dritte Spitzenlicht vermisst der N-Bahner, der zugehörige Laternenhalter wurde jedoch nachgebildet.

Laut unverbindlicher Preisempfehlung des Hauses Trix glänzt das digitale N-Modell der S3/6 nicht gerade als Schnäppchen. Mit etwas Glück ergattert man es allerdings auch schon für weniger als 300 Euro, wofür man dann einen guten Gegenwert erhält.

Michael Robert Gauß

STECKBRIEF

- V_{max} (Fs 28) 148 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) in Fs (=Fahrstufe) 26
- Auslauf aus V_{max} 57 mm
- Auslauf aus 120 km/h 47 mm
- Anfahren (Fs 1) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 80 Achsen
- Zugkraft Steigung 3% 32 Achsen

- Hersteller: Trix, Nürnberg
- Nenngröße, Spur: N, 9 mm
- Katalog-Nr.:12259
- Andere Ausführungen: Analogversion (12226, 12318)
- Gehäuse: Metall und Kunststoff
- Fahrwerk: Metall und Kunststoff
- Kupplung: N-Standardkupplung am Tender in Normaufnahme
- Kraftübertragung: Vom Glockenankermotor über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf Treib- /Kuppelachsen
- Schwungmasse(n): keine
- Haftreifen: 2
- Preisspanne Angebote: Ca. 285 bis 370 Euro

Zu Recht malerisch: Die bayerische S 3/6 gilt unter Kennern als eine der schönsten Loks der Welt.

Teil 3

Mit dem Lissy-System oder mit einer computerbasierten Steuerung kann der Intellibox-Besitzer Automatikbetrieb durchführen.

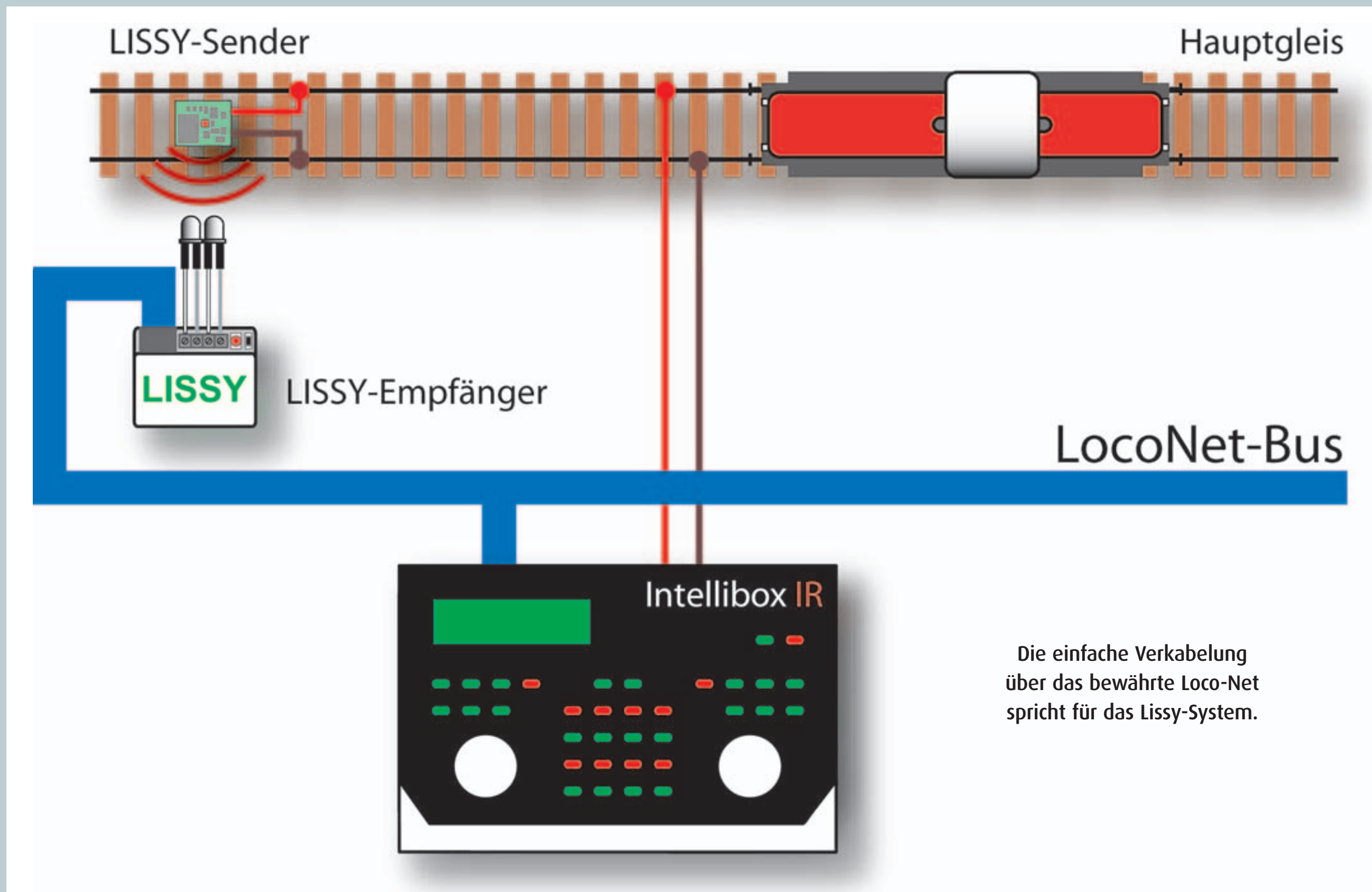
Alles im KASTEN

Seit 2004 bietet Uhlenbrock das „Lok-Individuelle Steuerungs-System" Lissy an. Mit Lissy wird es möglich, Steuerungswünsche auf der Modellbahn zu realisieren, die bei digitalen Mehrzugsystemen (DCC- und Motorola-Format) bisher nur in Verbindung mit Computer und Software erfüllbar waren.

Voraussetzung für jegliche Automatisierung ist, dass die Anlage überwacht wird, das heißt, die Zentrale erhält die Meldung, an welchem Ort sich ein Zug gerade befindet. Der Modellbahner muss der Zentrale natürlich vorher mitteilen, welche Befehle er dem Zug erteilen möchte.

Dem Lissy-System liegt zugrunde, dass automatische Funktionen (siehe Tabelle) ohne Computer und ohne Gleisunterbrechungen realisiert werden. Die Systemkomponenten sind im übrigen identisch mit Fleischmanns Train-Navigation, das das von der Intellibox abgeleitete Twin-Center ergänzt.

Das Lissy-System besteht aus einem Infrarot-Sender, der am Fahrzeug (Lokomotive oder auch Waggon) angebaut wird, und einem Infrarot-Empfängermodul, dessen beide Sensoren zwischen den Schienen installiert werden. Vom Sender im Fahrzeug werden Lok-Adresse und Zugkategorie übertragen. Der Empfänger wertet diese Informationen neben Geschwindigkeit und Fahrtrichtung intern aus. Im Lissy-Empfänger lassen sich vielfältige Abläufe speichern und durch die empfangenen Infrarot-Signale auslösen. Der Empfänger gibt dann die entsprechenden Fahr- und Schaltbefehle über das Loco-Net an die Zentrale aus. Er funktioniert also ähnlich wie ein externer Handregler. Die Zentrale hingegen verarbeitet lediglich die übermittelten Befehle, die sie vom Lissy-Empfänger bekommt. Einsetzbar ist Lissy mit der Intellibox, dem Twin-Center und über einen 6021-Loco-Net-Adapter (Art.-Nr. 63820) auch mit der Märklin Control-Unit 6021.



Die einfache Verkabelung über das bewährte Loco-Net spricht für das Lissy-System.



Gleich wird Liliputs Aussichtstriebwagen die beiden Empfängerdioden passieren und seine Fahrt automatisch verlangsamen.

Foto: M. Tiedtke

Der Infrarot-Sender (Art.-Nr. 68300) besteht aus einer kleinen Platine (13,5 x 9 x 2,5 mm), die mittig unter die Fahrzeuge montiert wird. Dieser Sender verfügt wie ein Lok-Decoder über eine eigene, einstellbare Adresse (Bereich 1 bis 16382, Werkseinstellung Adresse 3). Diese Adresse wird über eine

Die Lok trägt den Sender, die Anlage den Empfänger

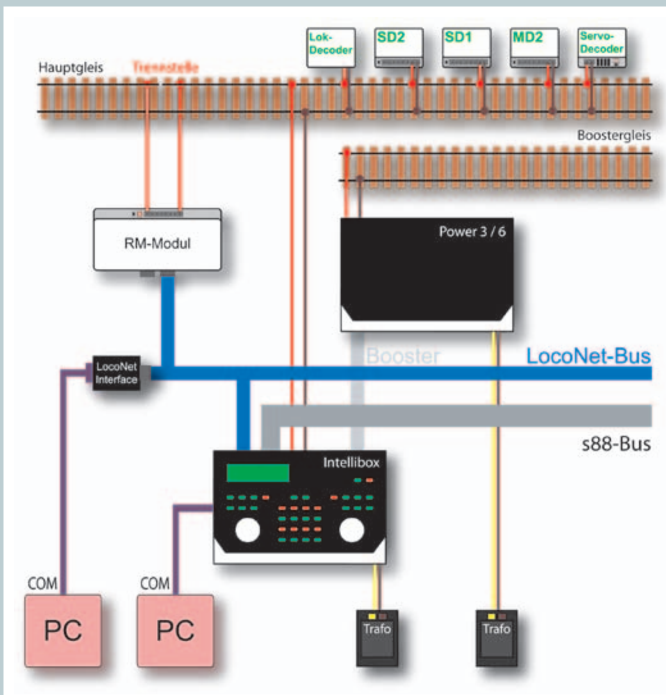
Infrarot-Diode mit weiteren Informationen (beispielsweise eine von vier Zugkategorien) nach unten zum Gleis abgestrahlt. Der Anschluss der Sendeplatine erfolgt an den Radstromabnehmern des Fahrzeuges. Das Lissy-Mini-Sendemodul 68400 kann mit den entsprechenden Lok-Decodern von Uhlenbrock (Art.-Nr. 73400/73410) verbunden werden. Nur letztere tragen einen Steckanschluss für Lissy-Module. Bei Decodern anderer Hersteller muss der Kunde die beiden Drähte des Lissy-Sendemoduls 68300 parallel zu dessen Kontakten zum Gleis anlöten.

Einbauhöhe und -lage sind für einen problemlosen Betrieb wichtig: Die Unterseite des Senders darf nicht tiefer als die Schienenoberkante oder über die Schienenkante hinausragende Bauteile (Schaltgleis) liegen. Der maximale Abstand zwischen den Sender- und Empfänger-Dioden darf 12 mm nicht überschreiten. Die mittig auf dem Platinchen angeordnete Sende-Diode muss sich auch auf der Mittellinie des Fahrzeuges und damit des Gleises befinden. Bei langen Fahrzeugen schwenkt der Wagenkasten in Kurven aus der Mittellinie aus und es kann passie- →

Lissy-Funktionen

- **Zugerkennung und Anzeige (über ein Loco-Net-Anzeige-Modul 63440 oder 63450)**
  Anm.: Das Anzeige-Modul 63440 ist nicht mehr lieferbar.
- **Zugnummernanzeige über das Track-Control-Anzeigemodul**
- **Steuerung des Pendelverkehrs mit Signalsteuerung und automatischem Abbremsen und Anfahren der Loks**
- **Zugabhängige Verwaltung des Schattenbahnhofs, sowohl für ein- wie auch für ausfahrende Garnituren**
- **Blocksystem für Digitalsysteme ohne den Einsatz eines Computers**
- **Aufenthaltsschaltung für den Zwischenhalt an der Strecke mit automatischem Abbremsen und Anfahren der Loks**
- **Abbremsen der Loks an roten Signalen mit der decoderinternen Bremsverzögerung**
- **Situationsbedingtes Auslösen von Lok-Funktionen (z.B. Signalhorn an der Pfeiftafel vor Bahnübergängen oder Abschalten der Soundfunktionen in Tunnelstrecken)**
- **Zeitgesteuertes Ein- oder Ausschalten der Lokbeleuchtung**
- **Steuerung der Lokgeschwindigkeit in Langsamfahrstrecken oder Bahnhofsgleisen**
- **Maßstabsgetreue Geschwindigkeits-Messung für Ihre Lokomotiven**

Zeichnungen (2): H. Kellner



Belegt-/Rückmelder liefern die Lokpositionen an PC/Intellibox, die dann über das Loco-Net Befehle an die Fahrzeuge weiterleiten.

In den rosa eingefärbten Feldern sind Loks oder Züge eingetragen. Die schwarz-gelb-gestrichelte Fahrstrecke des aus dem Stumpfgleis des Bahnhofs kommenden 628 können auch Laien erkennen. Der Bildschirm gibt auch Auskunft über stehende Züge und abrufbare Zugfahrten.

Screenshot: J. Wehrle

ren, dass eine Datenübertragung nicht möglich ist. In so einem Fall ist die Montage des Senders unter einem Drehgestell die bessere Lösung.

Die Lissy-Empfänger-Elektronik (Art.-Nr. 68610) befindet sich in einem Gehäuse (53 x 50 x 21 mm) und besitzt eine Loco-Net-Buchse, eine vierpolige Schraubklemme für die beiden Infrarot-Sensoren und eine Status-Leuchtdiode. Die beiden Sensoren werden über je eine graue und eine weiße Litze mit dem Empfänger verbunden. Der Einbau in der Gleismitte erfolgt hintereinander, üblicherweise durch eine Schwelle getrennt. Bei Anwendungen, bei denen es nicht auf die Erkennung der Fahrtrichtung oder die Messung der Geschwindigkeit ankommt, ist auch die getrennte Montage der beiden Sensoren an unterschiedlichen Stellen möglich (beispielsweise Tunnel-Ein- und -Ausfahrt). Das System kann natürlich auch mit dem C-Gleis von Märklin genutzt werden (Sendeplatine im Fahrzeug am Mittelschleifer anschließen). Der Einbau ins Gleis ist zwar etwas schwieriger, aber durchaus machbar; der eventuell unterbrochene Mittelleiter muss dann ein kurzes Stück überbrückt werden. Zum Einstieg oder zum Ausprobieren des Systems empfiehlt sich der

Übersichtliche Bedienung am Computer

Kauf des Lissy-Startsets (Art.-Nr. 68000): Es enthält zwei IR-Sender (68300), einen Empfängerbaustein (68610) mit zwei Sensoren, ein Loco-Net-Kabel und das umfangreiche Handbuch. Die Intellibox sollte mindestens mit der Software-Version 1.3 bespielt sein. Sollte ein Update der Zentrale nötig sein, so gibt es dieses wie immer kostenlos



Der 22-Zoll-Bildschirm bietet eine übersichtliche Oberfläche, auf der Anlagenzustand und Fahrzeugbewegungen gleichermaßen angezeigt werden.

Foto: Frickel

auf den Internet-Seiten der Firma Uhlenbrock.

Auch bei Spur N sollte der Einbau keine Probleme bereiten, da für die Dioden je ein 4,5-mm-Loch genügt. Weitere Details zum Einbau hat Rolf Hartmann im MODELLEISENBAHNER 5/2005 (Info: redaktion@modelleisenbahner.de) aufgezeigt. Als Sonderedition bietet Uhlenbrock ein Set zur Steuerung eines dreigleisigen Schattenbahnhofs an, das neben fünf Empfängern auch Sender für fünf Triebfahrzeuge sowie alle notwendigen Kabel enthält. Die Weichen müssen aber bereits digitalisiert sein.

Auch für die Steuerung der Modellbahn mit einem Computer (Windows PC oder Apple-Mac) ist neben dem Interface zur Intellibox die Ausstattung der Anlage mit Decodern notwendig. Sie dienen der Ansteuerung von Lokomotiven, Signalen, Weichen und Magnetartikeln. Zum Einsatz bietet Uhlenbrock viele Lok-Decoder und die Decoder SD2 (Schaltdecoder 2 Kontakte / 2 getrennte Adressen, 67600), SD1 (Schaltdecoder 2 Kontakte / 1 Adresse, 67500) und MD2 (Magnetartikeldecoder 2 Ausgänge / 2 getrennte Adressen, 67200) an. Die bei einer PC-Steuerung erforderliche Überwachung der Gleisabschnitte kann mit Rückmelde-Modulen für Zwei- und Dreileiter-Gleise (63340/63350) realisiert werden. Neben den kompatiblen Decodern anderer Hersteller können über den s88-Bus der Zentrale auch s88-Module und s88-kompatible Rückmeldebausteine angeschlossen werden Eine Auflistung der im Rahmen einer Software-Erweiterung für die Intellibox ergänzten Funktionen findet man im aktuellen Katalog und auf den umfangreichen Internetseiten der Firma Uhlenbrock Elektronik unter http://www.uhlenbrock.de.

Keine Änderungen am Fahrzeug bei der PC-Steuerung

Noch vielfältiger als mit Uhlenbrocks Lissy-System kann der Besitzer eines Computers mit einer Steuerungssoftware, im vorliegenden Fall Train Controller von Jürgen Freiwald (www.freiwald.com/seiten/index.html) seine Anlage automatisieren. Der Aufwand der Einrichtung des Systems ist nicht geringer als bei Lissy, doch wegen der Klartext-Anzeige auf dem Bildschirm für viele angenehmer. Im Gegensatz zu den Lissy-Empfängern, die selbst zugspezifische Befehle geben, können Rückmelder nur über die Position eines Zuges auf der Anlage informieren. Wenn der PC beim Start des Betriebes aber weiß, welcher Zug auf welchem Gleis steht, errechnet er Bewegung und Positionsveränderungen. Veränderungen am Triebfahrzeug entfallen, da dieses den Kontakt beispielsweise durch Überfahren einer Trennstelle oder Passieren einer Lichtschranke auslöst. Befehle erteilt der Computer an einzelne Fahrzeuge. So lassen sich wie beim Lissy-System beispielsweise bestimmte Gleise für bestimmte Züge sperren oder vor der Ausfahrt eines Zuges zunächst die Weichen und dann die Signale stellen. Ein Vorteil der Computersteuerung ist die Möglichkeit, einen zufallsgesteuerten Zugbetrieb ablaufen zu lassen. Auf dem Monitor kann man jederzeit erkennen, wo sich welcher Zug befindet. Der Modellbahner fühlt sich wie der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk.

Uhlenbrocks Digital-Produktlinie ist so vielfältig wie bei kaum einem anderen Hersteller. So ist gewährleistet, dass sich jeder Digitalbahner nach Anspruch und Geldbeutel eine maßgeschneiderte Ausstattung zusammenstellen kann.

Harry Kellner/yo

Zum letzten Mal fand im März 2009 die Messe Faszination Modellbau Sinsheim statt, die 2010 nach Karlsruhe umziehen wird.



Foto: Frickel

Mitglieder der Stutenseer Schul-Modellbahn-AG kümmern sich um die Elektronik.

Abschiedsfahrt

Die Mischung macht's: Groß- und Kleinserienhersteller zeigen ihre Neuheiten in Sinsheim.

Seit 15 Jahren zieht es begeisterte Modellbaufans im Südwesten nach Sinsheim. Auch zwischen dem 12. und 15. März 2009 bot die Faszination Modellbau Sinsheim Modellbau- und -bahn-Enthusiasten die erste Möglichkeit, Neuheiten von der Spielwarenmesse live zu betrachten.

Auch in diesem Jahr konnten die Besucher wieder die ganze Palette modellbauerischer Kreativität bestaunen. Besonders die Fans ausländischer Modellbahn-Themen kamen auf ihre Kosten. Der Schwerpunkt lag diesmal auf Schmalspurbahnen. Zwei H0m-Anlagen aus Frankreich beziehungsweise aus den Niederlanden, eine wunderschöne Gartenbahn-Anlage aus der Französischen Schweiz aber auch Bw- sowie Feld- und Industriebahn-Dioramen bei dem von der Messegesellschaft ausgeschriebenen Miba-Privatanlagen-Wettbewerb dokumentierten die vielfältigen Möglichkeiten auf schmaler Spur. Wie gut sich Modellbahn und Compu-

Nach Vorbild einer ehemaligen Überland-Straßenbahn Rotterdams entstand die H0m-Anlage des VMV.

ter kombinieren lassen, zeigten die Mitglieder der Modellbahn-AG des Thomas-Mann-Gymnasiums aus Stutensee bei Karlsruhe. Der Fahrdienstleiter saß am Computer und stellte die Weichen im Bereich des Haupt- und Schattenbahnhofs, während auf der Strecke die Züge mit Uhlenbrocks Fred-Handreglern gesteuert wurden. Betriebsintensiv war auch der von Heljans famosem Containerkran dominierte Terminal. Matthias Wagner, der die Gruppe heute betreut, brauchte selten einzugreifen. Entstanden ist die Idee zur AG übrigens Mitte der 90er-Jahre im Informatik-Unterricht, als die Schüler nach praktischen Anwendungen der Schaltungen fragten. Dass die Modellbahn Schule macht, hatte sich auch zu den Herstellern herumgesprochen, doch beklagt Matthias Wagner, dass Märklin und auch die Modelleisenbahn München GmbH die Unterstützung für das Projekt Modellbahn und Schule mittlerweile eingestellt hätten.

Messegesellschaft und Aussteller durften sich bei der letzten Modellbau Sinsheim über 55 000 Besucher freuen. Am Sonntag schloss die Messegesellschaft mit etwas Wehmut die Pforten, zieht die Messe doch nach Karlsruhe um. Der zunächst angedachte Umzug in die Landeshauptstadt konnte nicht realisiert werden, offiziell, weil sich die Messegeschäftsführer aus Sinsheim und Stuttgart nicht auf einen Termin einigen konnten. Das Zeitfenster zwischen der Spielwarenmesse in Nürnberg und der Intermodellbau in Dortmund ließ nur wenig Spielraum.

Die Modellbahner und die Flugmodellbauer hatten mit ihren Hallen in Sinsheim noch Glück, da sie wenigstens Tageslicht sehen durften. Trotzdem begrüßen nicht wenige Aussteller den Umzug der Messe. Dass man endlich auch mit dem Auto gut zum Messegelände nach Sinsheim gelangen kann und die Elektrifizierung der Elsenz-Bahn Fortschritte macht, kommt für die jahrelang von der Verkehrssituation genervten Besucher und Aussteller (und auch für die Anwohner in Sinsheim) leider etwas spät.

Aufgrund des modernen, verkehrsgünstig im Rheintal gelegenen Messegeländes ist Karlsruhe mehr als eine Notlösung. Dass die Stadt über ein hervorragendes Nahverkehrssystem verfügt, ist ein weiterer Pluspunkt des neuen Standorts.

Trotzdem favorisiert die Sinsheimer Messegesellschaft Stuttgart als endgültige Heimat der Modellbaumesse. „Man wird zwar weiterhin versuchen, ein optimales Terminfenster zu finden, was aber nach dem derzeitigen Stand nicht vor 2013 sein wird", fasst Andreas Wittur, Prokurist bei der Messe Sinsheim, die Gespräche zusammen. Die Faszination Modellbau Karlsruhe öffnet erstmals vom 25. bis 28. März 2010 ihre Tore.

Jochen Frickel



Fotos (3): Gauß

Viele Details zeigte Wolfgang Stößer auf seiner eselsbrückschen Moorbahn der exotischen Spurweite Gn15.

Die Modellbahn-Szene ist nicht arm an kuriosen Personen, Unternehmen und Legenden. Eine dieser außergewöhnlichen Geschichten der kleinen Modellbahn-Welt begann in den frühen 1960er-Jahren und ein Ende ist trotz zahlreicher Brüche und Wendungen nicht abzusehen. Dass das Drehbuch zur Egger-Bahn-Story noch nicht abgeschlossen ist, dafür sorgt heute der Schweizer Roald Hofmann. Er bewahrt nicht nur die Erinnerung an die bekannte 1:87-Feldbahn des Theodor Egger, sondern produziert seit wenigen Jahren eine Neuauflage von Loks auf höchstem Qualitätsniveau im Design des Firmengründers.

Der im Tessin geborene Hofmann ist Angestellter der Rhätischen Bahn (RhB) und arbeitet dort an der Schnittstelle zwischen Betriebswirtschaft und Technik. Egger-Fan und -Sammler ist er schon seit seiner frühen Jugend: „Anfang der 1960er-Jahre verkaufte mein Vater unsere Märklin-Bahn und stieg auf die damals neue Spur N um. Das war mir zu klein. Zur gleichen Zeit kam auch Egger mit seinen Modellen auf den Markt und die fuhren ebenso auf Vaters neuen Gleisen."

Theodor Egger (1926 bis 2007) arbeitete als Ingenieur an der TU München. Ende der 1950er-Jahre wollte er etwas anderes machen. Der Betrieb an seiner Fakultät war



Voll im Trend: Schmalspur-Themen sind bei Modellbahnern derzeit beliebt. Mit den neuen Loks im Egger-Design von Roald Hofmann macht dann auch das Fahren Spaß.

Teil 1

Es geht weiter

Vielen Modellbahnern ist die Egger-Bahn ein Begriff, obwohl sie längst nicht mehr erhältlich ist. Seit wenigen Jahren gibt es zumindest wieder Egger-Loks.



Die Typenvielfalt, die das Egger-Standard-Fahrwerk erlaubte, war beachtlich: Vom Feldbahndiesel bis zum Triebwagen.

ihm zu sehr an den Wünschen der großen Autohersteller BMW und Mercedes orientiert. Da er Eisenbahnfreund war, überlegte er, was er tun könne und was es bei der Modellbahn noch nicht gäbe. So kam er zur Feldbahn. Egger ging von der simplen Überlegung aus: Wenn auf zehn Prozent aller Märklin-Anlagen eine Feldbahn nachträglich eingebaut würde, wäre sein Geschäftsmodell erfolgreich.

Egger nahm seine beiden Brüder mit ins Boot, einer übernahm die kaufmännischen Aufgaben, „der dritte Bruder, Herr Bach, genaugenommen ein Halbbruder, war lediglich Finanzier“, erzählt Hofmann: „Der war von Anfang an, in den frühen Pionierzeiten beim Fernsehen involviert und verdiente dort gutes Geld.“ Ebenfalls erwähnenswert ist der Designer, den Egger einstellte: „Dr. Ziegler, der zuvor im Automobilbau und an der Hochschule tätig war, gelang es, das Modell (der Diesellok) so zu entwerfen, dass es authentisch wirkte“, erläutert Hofmann, der Theodor Egger kennenlernen durfte und ihm freundschaftlich verbunden war: „Eggers simple Grundidee war, rund um einen handelsüblichen Motor eine Lok zu konstruieren. Die Egger-Diesellok ist ja an ein Gmeinder-Vorbild angelehnt. Würde man das Vorbild exakt in 1:87 nachbilden, müsste das Modell um ein Viertel kleiner sein.“ Es war Zieglers Talent zuzuschreiben, dass der Kunde dies nicht merkte. Mit für damalige Verhältnisse hoher Detailtreue führte das „zu einem sensationellen emotionalen Erfolg für die Egger-Bahn“, erklärt Hofmann: „Die Egger-Fahrzeuge sahen sehr gut aus und stellten gerade im Vergleich zu einem zeitgenössischen Märklin-Modell einen gewaltigen Fortschritt dar.“ Die Laufeigenschaften der Egger-Loks →



Es gibt wohl keinen Artikel aus dem früheren Egger-Programm, den Roald Hofmann nicht in seinem Fundus hat.



Foto: Slg. Hofmann

So fing es 1963 an: Ein Feldbahn-Diesel mit Loren und Langholz-Transportwagen.



Foto: Slg. Hofmann

Nicht nur farbiger, sondern auch üppiger war der Egger-Katalog des Jahres 1965.





Foto: R. Merz/Slg. Hofmann

Der bekannte Eisenbahn-Maler Rudolf Merz, besser bekannt als „Loisl", entwarf auch Egger-Bahn-Szenen für Roald Hofmann.

blieben aber stets bescheiden. Hofmann glaubt, dass die Güte der Fahreigenschaften damals kein so dominantes Kriterium wie etwa heute gewesen sei.

Anfangs waren zwei verschiedene Garnituren erhältlich, entweder die Diesellok mit Kipploren oder mit einer Langholztransport-Einheit. Danach kam zunächst nur Gleismaterial hinzu, Weichen allerdings später. Als nächstes erschien auf dem Standard-Fahrwerk die kleine Dampflok. Sie benötigte zwar viel Handarbeit bei der Montage, dafür war der Werkzeugbau vergleichsweise einfach. Für Eggers geplante Stückzahlen ging das Konzept auf und die Dampflok wurde 1964 zum Renner.

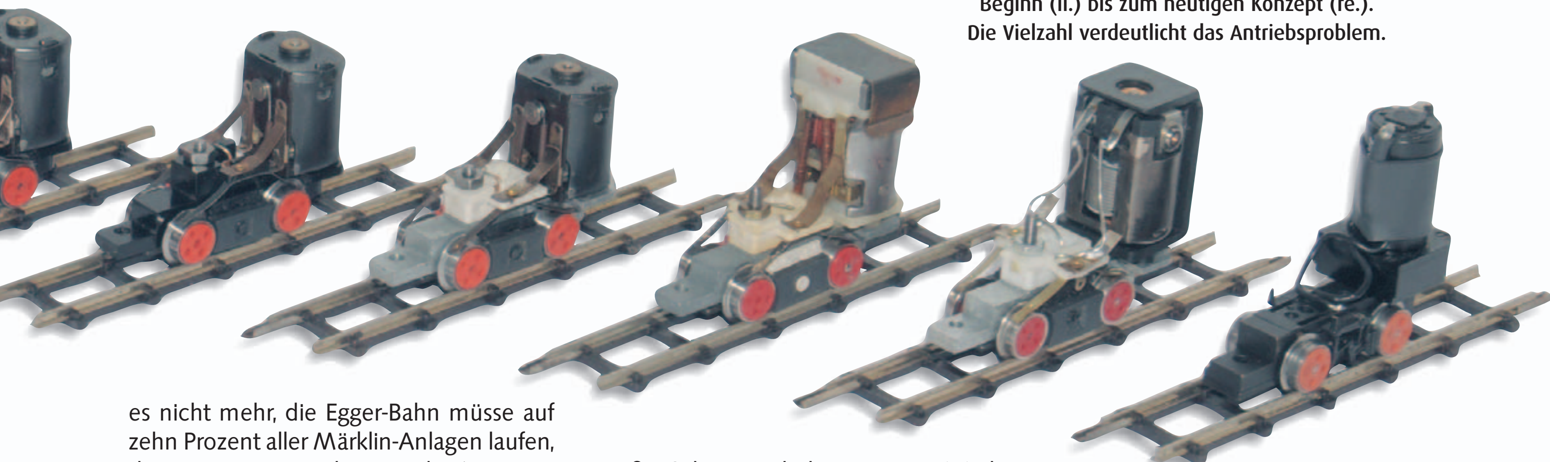
„Eine Egger-Diesellok kostete damals beispielsweise 19,50 Mark. Egger forderte immer, sie müsse günstiger sein als die kleinste Märklin-Lok", berichtet Hofmann.

1964 starb Bachs Frau und was im ersten Moment wie eine Nebensächlichkeit erscheint, hatte für die Egger-Bahn Bedeutung. „Der Mann aus dem Filmbusiness fand schnell wieder eine Gattin", erzählt Hofmann: „Die zweite Frau besaß Vermögen und einen liechtensteinischen Vermögensberater. Der ermittelte schon damals, dass eine Beteiligung an der Egger-Bahn ‚eine schlechte Performance' hat. Es ging wohl um einen sechsstelligen Betrag, die der Halbbruder auf Druck der neuen Frau aus dem Unternehmen abzog." Als neuer Investor sprang Waldfried Barthel, Inhaber des damaligen Filmverleihs Constantin-Film, in die Bresche. Egger, berichtet Hofmann, sei kein Kaufmann gewesen und ein Handschlag bedeutete ihm mehr als seitenlanges Kleingedrucktes. Ein folgenschwerer Irrtum: Barthel sprang für den Stiefbruder mit allen Pflichten, aber auch Rechten ein und begann bald, sich in die operativen Geschäfte einzumischen. Er änderte fix das Unternehmensziel: Jetzt hieß

Ein Ausschnitt der ersten Egger-Messeanlage: Auffallend ist die für damalige Verhältnisse aufwendige, vorbildorientierte Gestaltung.



Foto: Slg. Hofmann


Ein Fest für Sammler: Alle Egger-Antriebe vom Beginn (li.) bis zum heutigen Konzept (re.). Die Vielzahl verdeutlicht das Antriebsproblem.

es nicht mehr, die Egger-Bahn müsse auf zehn Prozent aller Märklin-Anlagen laufen, die neue Prämisse lautete, die Nummer zwei hinter Märklin zu werden. „Das war zwar utopisch aber nicht so sehr, wie es heute klingen mag, weil die Egger-Produkte hohe Akzeptanz fanden", erläutert Hofmann. Für dieses Ansinnen musste das Sortiment erweitert werden, weg von der reinen Feldbahn in Richtung Nebenbahn. Egger sträubte sich anfangs, konnte sich aber nicht durchsetzen. „Egger wollte nie eine H0e-Bahn. Es sollte immer im Feldbahnsektor bleiben", so Hofmann. 1965 wurde

Die Idee war gut, das Wachstum zu schnell

ein großes Neuheitenpaket vorgestellt mit vier Lok- und 41 (!) Wagen-Neuheiten.

Damals wurde viel Geld investiert, „aber die Rechnung machte man ohne den Wirt", so Hofmann. Der Markt nahm den umfangreichen Programmzuwachs nicht an. Schnell bekam man zu spüren, dass die Neuheiten nicht im nötigen Ausmaß bestellt wurden. Der neue Teilhaber, der als haftender Gesellschafter inzwischen das Sagen hatte, beschloss, die Märkte in Japan und den USA anzupeilen. Für einen Unternehmer aus der Filmbranche kein großer Schritt. Barthel startete eine Werbekampagne und die Nachfrage war da. Auf einmal hatte man ein Problem mit der Montagekapazität: Der Zusammenbau der Fahrzeuge war zu arbeitsintensiv: Die Zahnräder zum Beispiel erforderten wegen der einfachen, dafür preiswerten Werkzeuge reichlich Nacharbeit. Die Produktion musste umziehen und neu organisiert werden. Innerhalb Münchens zog man von Schwabing in ein großes Gebäude der Constantin-Film, wo der komplette zweite Stock für zwei Egger-Bahn-Fertigungsstraßen zur Verfügung gestellt wurde. Der Export brummte: Containerweise wurden Egger-Produkte vor allem in die USA verschifft. Wenn an den Produktionsstraßen Loks gefertigt wurden, kam man auf bis zu 500 Stück pro Tag. Ein Grundproblem bekam man nie in den Griff: Den unzureichenden Antrieb, der im Lauf der Jahre viele nicht ausreichende Änderungen erfuhr.

Im zweiten Teil geht es um Theodor Eggers Ausstieg, die Übernahme und das spätere Scheitern des französischen Herstellers Jouef und die neuen Egger-Loks von Roald Hofmann. *Stefan Alkofer*



Vorbild und Modell: Der Egger-B-Kuppler war auch Vorbild für die spätere legendäre Stainz von LGB.

Fotos (5): Alkofer

AUSSTELLUNGSREIF

Peter Beuth fährt mit seinen Anlagen gerne auf Ausstellungen. Sein neuestes H0-Werk war in Friedrichshafen zu sehen.

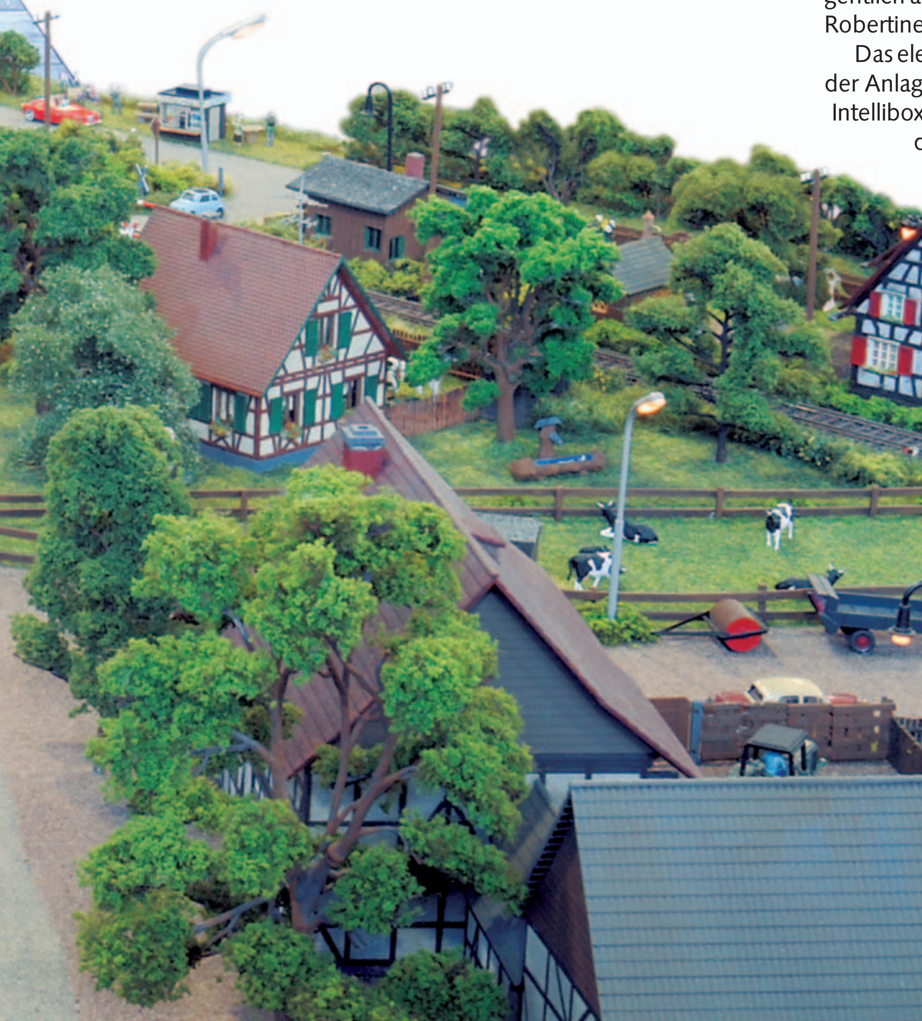
Es gibt viele Beweggründe, eine Modellbahn-Anlage zu bauen. Peter Beuth bereitet es einfach Freude, was die schönste aller Begründungen ist.

„Ich habe die H0-Anlage gebaut, um sie öffentlich zu präsentieren. Der Besuch von Messen und Ausstellungen macht mir ebensoviel Spaß wie das Austüfteln der Gleispläne und der Bau", lächelt Peter Beuth. „Bei der Konzeption stand im Vordergrund, dass Auf- und Abbau und auch die Bedienung von zwei Personen zu leisten sein müssen. Und natürlich, dass die Bahn in einem Transporter Platz findet", erläutert der Rheinländer. Darum gibt es auch nur drei Segmentgrößen. Die beiden Übergänge zwischen Strecken- und Wendesegmenten beispiels-



Jede Menge Arbeit haben die H0-Menschen auf dem Bauernhof, bei der sie durch heute klassische Traktoren unterstützt werden.

Durch die Verschwenkung der Gleise verschwindet die Bahn gelegentlich hinter Häusern, was für Abwechslung sorgt.

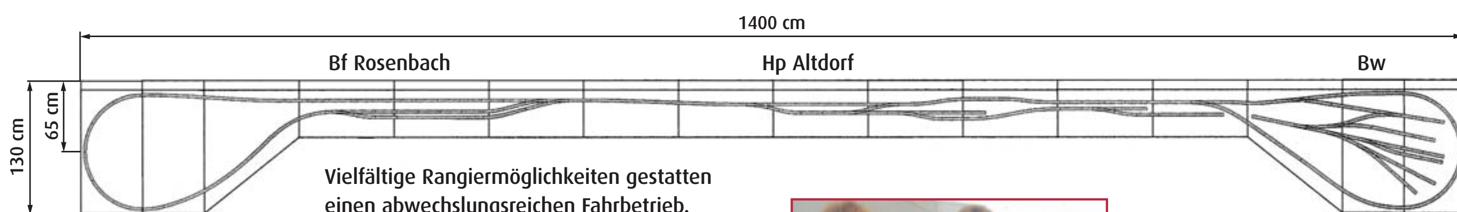


weise lassen sich zum Transport (mit einander zugewandten Oberseiten) verschrauben. Auf die Ausstellungen fährt gelegentlich auch Peter Beuths Frau Robertine mit.

Das elektronische Herzstück der Anlage bildet Uhlenbrocks Intellibox, die Verstärkung durch einen Daisy-Handregler und zwei Lokmäuse der ersten Generation erhält. „Von der Konzeption über den Gleis- und Landschaftsbau bis hin zur Installation der Elektronik habe ich alles selbst gebaut", erzählt der ehemalige Kfz-Mechaniker mit berechtigtem Stolz. Ziel war, die Steuerung so einfach zu halten, dass auch weniger geübte Modellbahner nach kurzer Einarbeitung den Fahrbetrieb durchführen können. Der Gleisplan ist dabei so trickreich angelegt, dass zwar glaubhaft eine eingleisige Nebenstrecke dargestellt wird, die Anlage aber mit Ausnahme eines kleinen Abschnitts im mittleren Bereich auch Rangiergleise aufweist, was im Fahrbetrieb für Ab- ➔



Der Schweißer im Bahnbetriebswerk ist mit seinem Werkstück neben den Lokschuppen gezogen.



Vielfältige Rangiermöglichkeiten gestatten einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb.

wechslung sorgt. So könnten vier Personen an Peter Beuths Anlage ihren Spieltrieb ausleben. Da auf Ausstellungen das Prinzip „ein Mann, ein Zug“ gilt, können nur noch bockige Triebfahrzeuge den Steuer-Männern den Spaß verderben. Rocos V65 zeigte auf der Messe Modellbau Bodensee in Friedrichshafen schonungslos alle Stellen auf, an denen sich noch Schmutzpartikel befanden. „Nach Feuchtigkeit und Kälte im Lkw und in der Halle während des Aufbaus ist es mit dem Kontakt zwischen Rad und Schiene oftmals nicht weit her“, seufzt Beuth und folgt dem stotternden Bummelzug mit dem Schienenreinigungsgummi. „Auf der Anlage wird nicht gerast, darum müssen die Fahrzeuge sehr gute Langsamfahreigenschaften haben“, sagt der Betriebsleiter. „Bei manchen Loks dauert es halt etwas länger“, fügt der Rheinländer mit Blick auf die von Runde zu Runde gleichmäßiger rollende V65 hinzu.

Nur knapp zwei Jahre nahm der Bau der Anlage in Anspruch. Allerdings verbrachte der Erbauer auch fast jede freie Minute an seiner Modellbahn. „Ohne Unterstützung durch meine Frau hätte ich das in dieser Zeit nicht geschafft“, betont



Erbauer Peter Beuth (hinten) und sein Freund Heinz-Erhard Schmitz (links) regeln den Verkehr auf der H0-Anlage.



Die Motorisierung der Landwirtschaft hat die Anlage von Peter Beuth voll erwischt. Die Trecker-Oldies sind aber auch zu schön.

Wichtig für die Wirkung der Züge ist die Ausstattung mit Personal und Fahrgästen. Die Lampen waren damals hochmodern.





Aufmerksam beobachtet: Die saubere Ladefläche des Brekina-MAN-635 (Baujahr ab 1960) deutet an, dass der Laster noch fast neu ist.

Beuth. „Zuhause kann ich vier Segmente zusammen aufstellen. Sobald die vier nach einem Arbeitsgang fertig sind, wird eines der beiden Endstücke abgeschraubt und auf der anderen Seite ein neues angesetzt," erklärt er weiter. Da Segmente entstanden, müssen auch nur jeweils zwei Anlagenteile zueinander passen.

Peter Beuth gewährt einen Einblick in die Arbeitswelt der Wirtschaftswunderzeit

Beim Landschaftsbau besorgte er die Gebäude, die ihm gefielen, oder nahm solche, die er bereits gekauft hatte. „Zeichnungen brauche ich zum Bau einer Anlage keine. Ich überlege mir, wo der Bahnhof hinsoll, lege die Weichen aus, stelle die Gebäude auf und zeichne die Straße auf die Platte. Alles wird so lange herumgeschoben, bis es passt", fasst der Rheinländer den Ablauf zusammen. Da bekommt man mit der Zeit einen Blick für Platzverhältnisse und Proportionen. Ein konkretes Vorbild hat die Anlage nicht. „Es ging mir darum, das Flair der Wirtschaftswunderzeit, wie →



Erlaubt ist, was gefällt: Gützolds famose Kreuzspinne (BR 98.0) macht sich auch auf der nach westdeutschen Motiven gestalteten Anlage gut.

ich sie in Erinnerung habe, umzusetzen." Dann baut Beuth die Trasse und verlegt die Gleise.

Auf diesen darf dann rollen, was dem Chef gefällt. Die künstlerische Freiheit lässt dann auch zu, dass eine Baureihe 13 von Brawa in die Epoche III gerettet werden konnte. „Das ist einfach eine tolle Lok, die hervorragende Fahreigenschaften hat und durch ihr kompaktes Erscheinungsbild gut auf meine Nebenbahn passt", schwärmt Peter Beuth.

Um eine dauerhafte Stabilität der Segmente zu gewährleisten, bestehen diese aus einem Leimholz-Kasten, dessen Deckel Trasse und Landschaft trägt. Schließlich nimmt Beuth mit seiner Anlage an etwa sechs bis acht Ausstellungen pro Jahr teil. Auf dem Transport kann es im Kleinlaster schon einmal Minustemperaturen haben oder mehr als 30 Grad warm werden. Die Beanspruchung der Holzkonstruktion, von Lötstellen, Elektronik-Komponenten und Gleisen ist da nicht zu vernachlässigen.

Damit die Gleise auch etwas nach Nebenbahn aussehen, verbaute Beuth Code-75-Material von Peco (Vertrieb über Weinert-Modellbau). Das Gleismaterial hat eine Profilhöhe von nur 1,9 mm, trotzdem fahren H0-Fahrzeuge mit Radsätzen nach NEM-Norm problemlos darüber. Der Trick: Der britische Hersteller hat die innen liegenden Kleineisen etwas flacher angespritzt, was dem Betrachter nicht auffällt. Die Weichen werden geräuscharm und zuverlässig mit Hoffmann-Antrieben (Vertrieb über Aspen-Modell; Internet: www.aspenmodel.com) gestellt.

Auch beim Landschaftsbau hat Peter Beuth einige Kniffe pa-

Anlagen-Steckbrief

16-teilige Segmentanlage in Plattenbauweise

- ***Maße:*** Gesamtlänge 14,6 m; Segmentlängen 100 cm (Strecke), 65 cm (Bw); Breite Streckensegmente 65 cm; Breite Wenden 130 cm
- ***Erbauer:*** Peter Beuth
- ***Bauzeit:*** 2 Jahre
- ***Epoche:*** III
- ***System:*** Zweileiter-Gleichstrom
- ***Betrieb:*** Uhlenbrock Digital (Intellibox, Daisy, Roco-Lokmaus 1), Weichen und Signale werden über Stellpult bedient
- ***Gleismaterial:*** Peco Code 75
- ***Gleislänge:*** Etwa 40 m Rollendes Material: Brawa, Roco, Fleischmann
- ***Anlagenthema:*** Kein kontretes Vorbild; eingleisige Nebenbahn in den 50er- und 60er-Jahren.

Im Bahnbetriebswerk darf sich die für die Anlage thematisch weniger geeignete große Schnellzuglok 01 (hinten) zeigen.



Fotos: Gauß, Frickel



Die vielbesungenen lustigen Holzhackerbuben nutzen noch das letzte Tageslicht, um ofengerechtes Kleinholz zu machen.

rat. Das Laub erträgt den häufigen Auf- und Abbau besser, wenn man es nach dem Beflocken des Baumes mit Haarlack besprüht. Statt einer elektrostatischen Begrünung bevorzugt der Bergheimer Gras-Foliage, wie sie von Noch oder Heki angeboten wird. Aber auch das ebenfalls auf einem Trägergewebe befestigte Heki-Flor kommt zum Einsatz. Bei manchen Wiesen hat der Erbauer einfach kurze mehrfarbig gemischte Grashalme auf Kleberflächen gestreut. Damit die Flächen nicht monoton wirken, wurden stellenweise mehrere Lagen aufgestreut. Die Blumen werden durch geraspelte Buntkreide dargestellt.

Dank Beuths Reiselust wird die Anlage auf vielen Ausstellungen zu sehen sein

Peter Beuth wird seine schöne H0-Anlage auf vielen Ausstellungen präsentieren und bereitwillig Fragen beantworten und Tipps geben. Ein Besuch lohnt sich, wie die positiven Reaktionen des Publikums in Friedrichshafen zeigten.

Jochen Frickel

Modellbahnanlagen müssen kein Kellerdasein fristen. Eine unlängst in Sinsheim preisgekrönte N-Anlage harmoniert mit dem Mobiliar des Arbeitszimmers.



Michael Kirsch bedient sein Werk stets mit Freude, hier in Sinsheim.



Einfach genial

Wie ein in die Breite gezogenes Bühnenbildmodell mutet sie an, jene drei Meter lange und nur 20 Zentimeter tiefe N-Anlage des in Jena lebenden Michael Kirsch. Nicht nur dank effektvoller, in die geschlossene Kastenbauweise integrierter Beleuchtung, sondern vor allen Dingen aufgrund der großartig gestalteten Landschaft zieht diese Modellbahnanlage sofort jeden Betrachter in ihren Bann. Im Zuge des MIBA-Privatanlagen-Wettbewerbs auf der Messe „Faszination Modellbau" in Sinsheim wurde das Modell am 15. März 2009 mit dem zweiten Preis prämiert.

Als Vorbild diente der niedersächsische, zur Verden-Walsroder Eisenbahn gehörende Bahnhof Böhme, welcher nach Stilllegung des mittleren Streckenabschnitts als Endbahnhof fungierte und bis 1964 in dieser Form in Betrieb war. Das Anschlussgleis eines Mineralöl verarbeitenden Betriebs existierte beim Vorbild zwar an anderer Stelle, wurde aber geschickt in die Anlage integriert. Ein Bahnübergang trennt diese Szene vom mit nur zwei Weichen auskommenden Bahnhof Böhme.



Totale: Der Fiddleyard (links) wurde für die Messe verschlossen.



Der Bahnübergang dient nebenbei als optische Trennung.

Dessen Umfahrgleis flankiert eine Seitenrampe und dient folglich nebenbei auch als Ladegleis, was äußerst interessante Rangiermanöver bedingt. So genügt Michael Kirsch ein Minimum an Fahrzeugmaterial zur Bewältigung des dennoch kurzweiligen Betriebs. Oftmals setzt er einen GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) ein, wie dies in den 1960er-Jahren noch üblich war. Dieser wird fachgerecht zerlegt, dessen Zuglok bedient dann Ladegleis und Werksanschluss, um sich anschließend wieder mitsamt abzutransportierenden Güterwagen vor den Personenwagen zu setzen.

Alternativ sorgt ein Solo-Schienenbus für moderneres Reisegefühl. Dank reduzierter stilistischer Elemente ist es sogar möglich, durch Austausch weniger Requisiten die Epoche vollständig zu wechseln und so auch einmal neuzeitliche Garnituren einzusetzen. Die Radsätze aller verwendeten Großserienfahrzeuge rollen pro-

blemlos über Pecos Finescale-Code-55-Gleis, dessen Weichen mit Hoffmann-Antrieben zuverlässig gestellt werden. Selbst eingefleischte Digital-Anhänger waren in Sinsheim sichtlich verblüfft ob der hervorragenden Fahreigenschaften jener analogen N-Fahrzeuge auf Michael Kirschs Anlage. Zur Bedienung seiner antriebstechnisch unveränderten Lokomotiven und Triebwagen verwendet er die Analogsteuerung Heisswolf SFR 1000.

So vergisst der Betrachter fast, Baugröße N vor Augen zu haben! Auch die mit unzähligen Bäumen und Sträuchern sowie Grasmaterial von Model-Scene, Silhouette, Faller, Heki, Busch und Polak nebst



Der Fiddleyard von der Anlagenrückseite her gesehen. Erkennbar ist die hölzerne Schiebebühne.

Der Anschluss wird bedient, ein VT 95 erledigt den Personenverkehr.

vielen Superdetails aus der Kleinserienfertigung adäquat veredelte Landschaft perfektioniert zweifelsohne diese Illusion.

Eine Modellbahnanlage ähnlich wie ein Aquarium in Wohnräume zu integrieren, ist das besondere Steckenpferd des Erbauers. So verwendet Michael Kirsch bereits zum Aufbau der Grundkästen recht hochwertige Materialen und brachte deren äußeres Design in Einklang mit der Einrichtung seines Arbeitszimmers. Stabiles, 15 Millimeter starkes Multiplex-Sperrholz verhindert ein Verziehen des Unterbaus, während für die Lichtkästen gleichartiges Material der Stärke zwölf Millimeter genügt. Die Anlage lässt sich zum Transport in zwei jeweils 150 x 21,2 x 36,2 Zentimeter (L x B x H) messende Teilstücke zerlegen. Deren recht



Angesichts des Bahnhofs Böhme erschließt sich Baugröße N völlig neu.

Fotos: Gauß

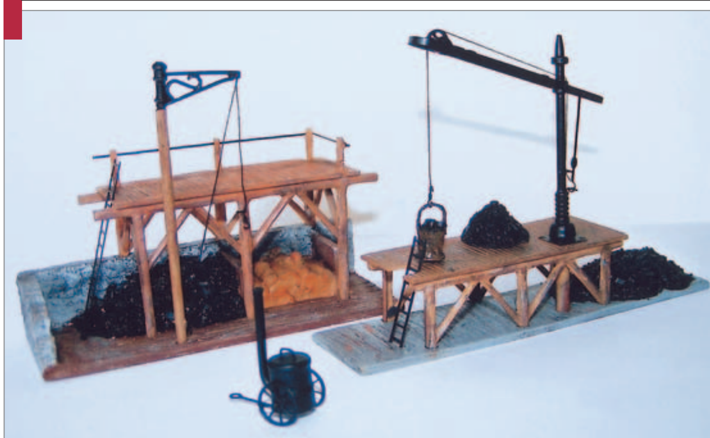
natürlich wirkende Beleuchtung erfolgt mit je einer Warmton-Neonröhre (16 Watt) und insgesamt fünf Halogenstrahlern (je zehn Watt).

Auf dem linken Segment verschwinden Strecken- und Anschlussgleis zur Seite hin in mittels Buschwerks kaschierten Öffnungen der wirkungsvollen Foto-Hintergrundkulisse (die übrigens von Jowi stammt). Jenseits derer befindet sich schließlich ein viergleisiger Fiddleyard, wo eine dreigleisige Holzschiebebühne das Umsetzen sowie den Fahrzeugtausch erleichtert. Selbstverständlich sind auch sämtliche Gleise via Kippschalter abschaltbar, wenn auch die Schiebebühne mit der Hand betätigt wird. Die Bauzeit der Anlage belief sich übrigens auf gerade einmal 77 Stunden. Genial einfach – einfach genial!

Michael Robert Gauß

MODELLBAHN AKTUELL

HAPO ▸ *Länderbahn-Bekohlung in H0*



Eine kleine (Bild, rechts) und eine mittlere (Bild, links) Bekohlungsanlage aus Länderbahnzeiten sind als feine Handarbeitsmodelle in kombinierter Metall-Kunststoff-Ausführung bei Hapo erhältlich. Beide werden nur als Fertigmodelle geliefert. Außerdem kann ein kleiner Teerkocher (Bild, vorn) die Szene bereichern. Info und Bestellung: www.hapo-bahn.de.

SCHUCO ▸ *Audi Q7 des THW in H0*

In der Edition 1:87 kommt das Technische Hilfswerk (THW) mit dem Audi Q7 (Bild) zu einem hochmodernen Einsatzleiterfahrzeug. Im Rahmen der Piccolo-H0-Serie historischer Rennautos erinnern die Fürther mit dem Lotus 49 B mit der Startnummer 22 an den 1971 in Brands Hatch ums Leben gekommenen Schweizer Rennfahrer Jo Siffert. Als typisches Kommunalfahrzeug präsentiert sich der Unimog U20 im zur Spur 0 passenden Maßstab 1:43. Der Mercedes-Benz L 319 hat in derselben Nenngröße seinen Auftritt als Dunlop-Kastenwagen. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.



LIMA ▸ *Gedeckter SNCF-Güterwagen in H0*



In der Epoche-IV-Version der SNCF erfährt der bekannte gedeckte Güterwagen mit Lüfterklappen (Bild) eine weitere Wiederauflage. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

PIKO ▸ *Vierachsiger Druckgaskesselwagen in H0*

In der Sonneberger Classic-Produktlinie erscheinen der H0-Rungenwagen Rmms33, dessen Vorbild von der Bundesbahn im Huckepack-Verkehr eingesetzt wurde, der vierachsige Druckgaskesselwagen mit GATX-Anschriften und der ebenfalls der DB AG-Epoche VI zuzuordnende Nacco-Schiebeplanenwagen Shimmns. Das aktuelle H0-Hobby-Programm beleben zwei G1700-Diesellokversionen als SBB-Am843 „INFRA" und als VPS-Ausführung, in der Wechselstrom-Variante jeweils mit lastgeregeltem Decoder. Den G-Fuhrpark ergänzen der bei der DB eingestellte vierachsige „EKU"-Bierwagen, der Schiebeplanenwagen Shimmns-tu 718 und der offene Drehgestellwagen Eaos 106 in DB-Cargo-Ausführung. Info: www.piko.de.

MÄRKLIN ▸ *Behältertragwagen in I*

Mit vier pa-Behältern der Bauart Efkr von Südzucker ist der Bundesbahn-Behältertragwagen BTms 55 (Bild) beladen und sorgt für Von-Haus-zu-Haus-Verkehr auf der Königsspur. Einen so genannten Oldtimer-Prellbock, bestehend aus hochgebogenen Schienenprofilen mit Querholz, bieten die Göppinger ebenfalls im Maßstab1:32 an. Für die Central-Station 2 ist nun das Lochkarten-Set erhältlich. Info: www.maerklin.com.



US-Corner

Die F45 (Bild 1) unterscheidet sich von der SD45 durch innenliegende Wartungsgänge, weshalb der Aufbau die gesamte Lokbreite einnimmt. Auch die hat F45 keine Zugheizung. Das hochwertige Athearn-Genesis-H0-Modell der Burlington Northern trägt einen Sounddecoder. Der orangefarbene FMC Covered Hopper der Denver & Rio Grande Western ist fein detailliert und mit geätzten Rosten auf dem Dach geschmückt. Auch am 50-Fuß-Tank-Car von CELX zeigt sich das hohe Detaillierungsniveau, das Athearn erreicht hat. Für die Boston & Maine kommt ein 50-Fuß-Boxcar, der, obwohl ebenfalls zur einfachen Ready-to-Roll-Serie gehörend, separat angesetzte Aufstiege trägt. H0-Autofans dürfen sich auf den 1968er-Plymouth Fury (Bild 2 vo. re.) freuen, mit dem der Sheriff auf Verbrecherjagd geht. Die Verkehrspolizei tut im mächtigen Ford Custom Dienst. Beide Autos werden von Atlas unter dem Label Mainstreet Motors angeboten. N-Bahner können eine Dash 8-40C der CSX von General Electric vor ihre Güterzüge spannen. Im Bild zieht der Sechsachser einen 90-Ton-Hopper der Atchison, Topeka & Sante Fe (ATSF). Der Vertrieb von Athearn- und Atlas-Produkten erfolgt über Noch. Info: www.noch.de.

ÉCORE ▸ *Kipploren in 1:45*

Vorbild sind ungebremste Kippmulden von rund 1,5 Kubikmetern Fassungsvermögen mit nach beiden Seiten um 90 Grad kippbaren Mulden. Die Loren werden als Bausatz oder Fertigmodell angeboten, zudem sind Spurweitenvarianten für 0e und 0f (12 und 13,3 Millimeter Spurweite) möglich. Info und Bestellung: www.carocar.com, Tel. (04102) 472147.

RICKO ▸ *BMW Dixi und Jaguar-E-Type in H0*

Hübsch anzuschauen ist das H0-Modell des BMW Dixi (Bild links) aus dem Jahr 1929. Herrschaftliche Eleganz strahlt die Cabrio-Version des Mercedes 300c (Bildmitte) aus, den eine hochglänzende Zweifarb-Lackierung schmückt. Kaum weniger auffällig rollt der Besitzer des ganz in Blau gehaltenen Jaguar E (Bild rechts) durch die Epoche III. Der Vertrieb der Ricko-Fahrzeuge erfolgt über Busch. Info: www.busch-model.com.

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *ÖBB-1012 in N*



Auch bei Trix wurde das Neuheitenprogramm infolge der Insolvenz drastisch zusammengestrichen. Betroffen sind unter anderen die auf der Spielwarenmesse vorgestellten Lasercut-Bausätze. Immerhin gibt es Lichtblicke. So ist das N-Modell der ÖBB-Hochleistungs-E-Lok der Reihe 1012 (Bild), eine komplette Neukonstruktion, im Minitrix-Händlersortiment angekommen. Auch die 16 GATX-Kesselwagen, jeder mit einer anderen Wagennummer, in der H0-Großpackung werden Ganzzug-Fans freuen. Info: www.trix.de.

BUSCH ▸ *DHL-Piaggio-Ape und Fiat 500 in H0*

Gegenüber dem in Diensten eines holländischen Paketdienstes stehenden Piaggio Ape 50 (Bild links) wirkt sogar der putzige Fiat 500 (Bild rechts) nicht einmal klein. Der viersitzige Kleinwagen weist eine superfeine Bedruckung auf und wird ebenfalls im Maßstab 1:87 gefertigt. Info: www.busch-model.com.



PREISER ▸ *Badenixen und Eisverkäufer in H0*



Zur Einstimmung auf hoffentlich alsbaldige Sommerfreuden können alle des Winters Überdrüssigen schon mal ihre H0-Miniaturwelt mit Badenixen (Bild) und dem obligatorischen Eisverkäufer auf nostalgischem Dreirad (Bild) bestücken. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

LGB ▸ *Arosa-Express-Wagen in IIm*

Als Formvariante mit Panoramascheiben rollt der im Arosa-Express eingesetzte RhB-Personenwagen As 1256 auf die Gartenbahngleise. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911) 837070, Fax (0911) 8370770, E-Mail mail@lgb.de, www.lgb-bahn.de.

KIBRI ▸ *Stellwerk Kienbach in H0*

Mit dem Stellwerk Kienbach und der Bahnsteighalle komplettiert Kibri das H0-Ensemble des Bahnhofs Kienbach. Außerdem wird jetzt der Bahnhof Steinheim ausgeliefert. Seebären mit Modellhafen dürfen sich auf den Einsatz der Barkasse „Kapitän Prüsse" vorbereiten. Info: www.kibri.com.

RIVAROSSI ▸ *Flachwagen mit Röhren in H0*



Als H0-Neuentwicklung bereichern Modelle des Bundesbahn-Flachwagens Rmms 663 (Bild), beladen mit Mannesmann-Röhren, das immer beliebter werdende Thema Schwerindustrie. Der Vierachser wird zunächst im Zweierset mit unterschiedlichen Wagennummern angeboten. Der DR-Schwerlastwagen SSt 66 befördert mit der Lenin-Büste (Bild) zumindest eine gewichtige Ladung. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

ARNOLD ▸ *DRG-Schweineschnäuzchen in N*



In überarbeiteter Wiederauflage rollt der Schweineschnäuzchen genannte DRG-Triebwagen als Münsteraner 133 009 (Bild) auf N-Gleise von Epoche-II-Anlagen. Mit drei Röhren beladen ist der Epoche-IV-Flachwagen nach Vorbild der spanischen Staatsbahn RENFE. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

BORN ▸ *Traktor mit Holzvergaser in H0*



In Kleinstauflage aus Messing stellt Born diesen SBB-Bahndiensttraktor (Bild) her, dessen Vorbild während der Kriegsjahre zwecks Kraftstoffeinsparung mit Holzvergaser ausgerüstet wurde. Die störanfälligen Anlagen wurden später entfernt. Ebenfalls aus Messing gefertigt sind die Modelle eines Bahnpostwagens PTT Z3i 453 von 1928 mit geschlossener Plattform sowie eines X3-Magazinwagens, der auf Basis eines ausrangierten Fahrleitungsbeobachtungswagens entstand. Info und Bestellung: Modellbaustudio Born, Postfach 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041 55) 2111303, Fax (0041 55) 2107903, E-Mail: info@modellbaustudio.ch.

HERPA ▸ *Ford Taunus in H0*



Der Ford Taunus XL rollt nun in schickem 1970er-Jahre-Orange mit einem ebenso schicken schwarzen Vinyldach durch die H0-Lande. Info: www.herpa.de.

WIKING ▸ *MAN-TGX-Sattelzug in H0*



Im aktuellen Fahrerhaus-Design ist der MAN-TGX-Gardinenplanensattelzug (Bild) im H0-Auftrag von „DB Logistics“ fürs Logistikzentrum „Montan Hagen“ unterwegs. Ein Einsatzfahrzeug der Düsseldorfer Feuerwehr hat der VW Touareg (Bild) zum Vorbild. In aktuellen Farbvarianten beleben außerdem der Scirocco (Bild lks.) und der Golf Variant (Bild) von VW die H0-Straßen der Epoche VI. Info: www.wiking.de.

FLEISCHMANN ▸ *BR 70 mit Decoder in N*

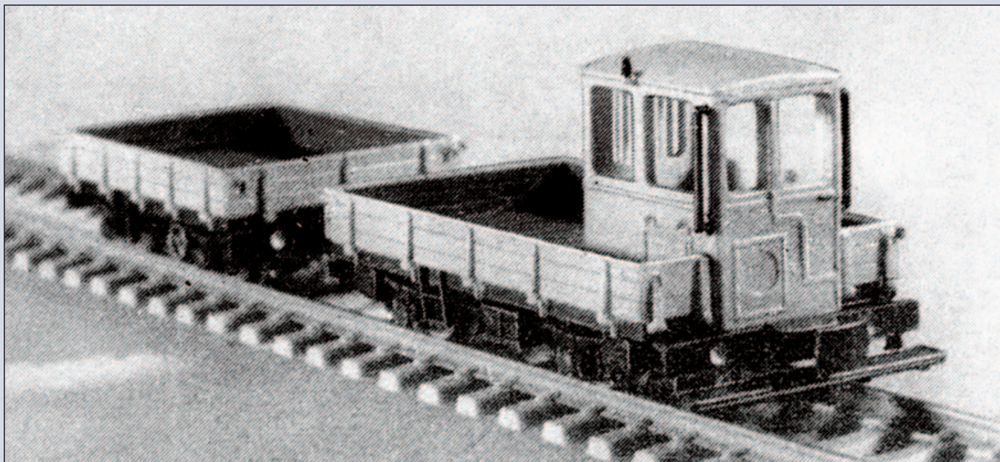


Digitalbahner dürfen sich auf die nun endlich serienreife N-Ausführung der Lokalbahn-Lok 70 091 freuen, die nach Epoche III beschriftet ist. Info: www.fleischmann.de.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 30 JAHREN: *Lückenfüller DMV-Kleinserie – aber nur für Mitglieder*



● Obwohl die DDR-Modellbahnindustrie in den 1970er-Jahren durchaus Anläufe unternahm, auf Wünsche einzugehen, blieben in vielen Bereichen Wünsche offen. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) der DDR schuf zumindest für seine Mitglieder partielle Abhilfe. In Kleinserie wurde das eine oder andere Fahrzeug oder Zubehörteil aufgelegt. Besonders aktiv in diesem Bereich war die DMV-AG 3/42 Marienberg, die unter anderen einen ETA 177 und den im Bild vorgestellten Rottenkraftwagen der Bauart Schöneweide (in Orange und in Blau) auflegte. Aber auch hier nichts ohne Kehrseite: Der Vertrieb erfolgte ausschließlich innerhalb des DMV, und „Anfragen ... sind völlig zwecklos" (MEB 5/1979), da die Marienberger erst einmal die vorhandenen Bestellungen abarbeiten mussten.

MIWULA HILFT MÄRKLIN

Aktion und Attraktion zum 150-jährigen Bestehen

● Die Meldung von Märklins Insolvenz (siehe MEB 3/2009) erschreckte auch das Miniatur-Wunder-Land („MiWuLa") in der Hamburger Speicherstadt. Doch die Geschäftsführung hat schnell reagiert: Das „MiWuLa" orderte Waren im Wert von 150000 Euro beim Modellbahn-Marktführer. „MiWuLa"-Geschäftsführer Frederik Braun sagte: „Wir hätten die Modelle auch so gekauft, nur eben nicht auf ein Mal." Diese Aktion blieb nicht ohne Wirkung. Märklin-Pressesprecher Roland Gaugele erwiderte: „Der Großeinkauf vom ‚MiWuLa' hat uns sehr berührt und es war ein Signal von kompetenter Seite." Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta ergänzt: „Ich hatte früher Märklin-Loks repariert. Heute freue ich mich, ganz Märklin zu reparieren." Am 12. März wurde im „MiWuLa" eine große Märklin-Ausstellung eröffnet, zu der auch Roland Gaugele und Michael Pluta anwesend waren. Gezeigt werden Modelle aus der 150-jährigen Firmengeschichte. Das Spektrum reicht vom Mädchenspielzeug aus dem Jahre 1859, der ersten genormten Uhrwerk-Eisenbahnanlage in Spur 0 von 1891 über die Weiterentwicklung zur Spur I 1895 und die kurz danach folgende spiritusbeheizte Echtdampflok bis hin zu einer elektrischen Straßenbahn und dem heutigen ICE 3. Neben der klassischen Eisenbahn laden auch Dampfmaschinen, Automobile und Metallbaukästen zum Staunen ein. Die Sonderschau ist bis zum 6. Juni 2009 geöffnet, das Interesse war bereits am Eröffnungsabend sehr groß.



Von links: Frederik Braun („MiWuLa"), Michael Pluta (Märklin-Insolvenzverwalter) und Roland Gaugele (Märklin-Pressesprecher) am 12. März 2009 in Hamburg.



Foto: Emersleben

In der Ausstellung im „MiWuLa" dürfen natürlich Klassiker wie das „Storchenbein" und frühe Bahnhofsgebäude nicht fehlen.



Die Sonderausstellung fand von Anfang an großen Anklang bei den Besuchern des „MiWuLa".

Fotos (2): Brüggemann

MODELLBAU-SEMINAR 2009

Ladegut für die Modellbahn

● Am 3. und 4. Oktober 2009 lädt die Zeitschrift MODELLEISENBAHNER wieder zum Modellbau-Seminar nach Markelsheim bei Bad Mergentheim ein. Seminarleiter und MEB-Autor Michael Robert Gauß zeigt diesmal Tipps und Kniffe zur Anfertigung authentisch wirkender Ladegüter samt zugehöriger Güterwagen-Alterung. Auch die Ladegut-Spezialisten Claudia und Manfred Wendel (www.modellbaumbau.de) werden zugegen sein. Denkbar sind neben lademaßüberschreitender Schwerlast-Fracht auch abgedeckte oder in Kisten verpackte kleinere Güter sowie Kohle-, Schrott- und Holzladungen. Beispielsweise wird gezeigt, wie man frappierend originalgetreu wirkende H0-Zuckerrüben oder Ladungen mit Baustahlmatten fertigt. So sollte man kuriose Kleinteile und Materialien im Vorfeld sammeln und auch Trinkhalme, gerade gewachsene Zweige von Sträuchern, Garnrollen, PVC-Röhren und ähnliches nicht vergessen. Ideen sind im Zuge der obligatorischen Kreativ-Atmosphäre gemeinsamen Bastelns stets sehr gefragt! Zu beladende Schienen- oder Straßenfahrzeuge sind von den Teilnehmern selbst mitzubringen. Zuguterletzt dürfen deren Werke für den Bericht im MODELLEISENBAHNER vor die Kamera rollen. Eine ausführliche Material- und Werkzeugliste und detailliertere Informationen zum Programmablauf finden sich im Internet unter www.michael-robert-gauss.de.

Die rechtzeitige Buchung eines Zimmers im Hotel oder der Pension Ihrer Wahl wird empfohlen, wobei die Verwaltungsstelle Markelsheim unter Telefon (07931) 2610 (werktags 8 bis 12 Uhr) gerne behilflich ist. Die Seminarplätze sind begrenzt. Daher sollten Sie sich möglichst frühzeitig bei Frau Noatnick, Anzeigenabteilung MODELLEISENBAHNER (erreichbar von Montag bis Freitag von 8 bis 16.30 Uhr), anmelden. Telefon: (07524) 9705-41, Fax -45, E-Mail: noatnick@modelleisenbahner.de.

Die Seminargebühr beträgt 130 Euro, Abonnenten des MODELLEISENBAHNER und SWR-Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder (bitte Kunden- oder Mitgliedsnummer angeben) zahlen 120 Euro. Mit der Zahlung der Seminargebühr bestätigen Sie Ihre verbindliche Teilnahme und sichern sich Ihren Seminarplatz. Die Zahlungsinformationen werden Ihnen im Zuge Ihrer Anmeldung mitgeteilt.


Foto: Gauß

Ladegüter selbst gebaut: Ob Kiste mit LÜ-Dimension (Bild), Stück- oder Schüttgut, im MEB-Modellbau-Seminar gibt es Tipps zur ansprechenden Nachahmung.

MÄRKLIN/TRIX/LGB

Programm reduziert, Übernahmeinteresse dementiert

● „Unter Berücksichtigung der aktuellen Unternehmenssituation", so heißt es aus Göppingen, wurde das Produktionsprogramm deutlich reduziert. Betroffen sind davon unter anderen neben den für Trix von Huppertz-Modellbau entwickelten Kartonbausätzen der Kokerei auch die H0-S3/6, die ZDF-Express-Lok, die Alex-Garnitur, die Minitrix-01.5, die LGB-220076-4 und verschiedene Märklin-Digital-startpackungen. Derweil ließen die 23 ehemaligen Märklin-Gesellschafter dementieren, dass die seinerzeitige Hauptanteilseignerin Susanne Kind-Friz Interesse an einer Übernahme der Firma habe.

MESSE-KALENDER

22. – 26. APRIL 2009:
Intermodellbau, Dortmund

27. UND 28. JUNI 2009:
20. Internationales Spur-I-Treffen, Sinsheim, Auto- und Technik-Museum

INTERMODELLBAU DORTMUND

MEB in Halle 8

● Ein „Dorado für Modelleisenbahn-Fans" verspricht die Messe Westfalenhallen Dortmund für die vom 22. bis zum 26. April stattfindende „Intermodellbau" zu werden. Über 30 Anlagen aller Spurweiten werden gezeigt, auch werden die großen Modellbahn- und Zubehör-Hersteller am Ort sein. Zu den Highlights dürften aus Holz gefertigte Lokomotiven in Spur II (1:22,5) und Gastanlagen aus Belgien und den Niederlanden zählen. Unter anderen werden eine Nachbildung der Lahntalbahn und eine Anlage nach amerikanischen Themen auf der „Intermodellbau" erwartet. Der MODELLEISENBAHNER ist auch in Dortmund präsent. Gemeinsam mit unseren Kollegen in der Verlagsgruppe Bahn erwarten wir Ihren Besuch in Halle 8 am Stand 80-42.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

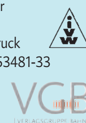



Foto: Stirl

H0-RUSH-HOUR-TRIXER

Mit dem ET 420, dem ob der fehlenden Durchgangsmöglichkeit stets umstrittenen S-Bahn-Triebzug, setzt Trix auf Nahverkehr.


Foto: Gross

UNTER VOLLDAMPF

Einer der wertvollsten Imageträger des Bahnkonzerns ist das Meininger Dampflokwerk. Spektakuläre Neubauten und Restaurierungen haben Konjunktur.

Das Juni-Heft erscheint am **13. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Rotthowe

SIUERLÄNNER RAMPE

Der Anstieg der oberen Ruhrtalbahn bei Olsberg war eine Herausforderung: Ab Bestwig wurde zumeist nachgeschoben.

Außerdem

Bewegte Elemente

Fürs Bahnbetriebswerk: TT-Drehscheibe von Roco und H0-Schiebebühne von Heljan.

Egger-Bahn-Belebung

Nach der Jouef-Episode herrschte Stille, bis der Schweizer Roald Hofmann neue Loks auflegte.

Punktgenau

Professionell mit Karton arbeitet Thomas Oswald und legt Wert aufs Detail, so auf seinem H0-Diorama.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Foto: Gauß



VORBILDLICHE LÄNGE

Modernen Schienenverkehr auf Haupt- und Nebenstrecken zeigt Axel Peter mit seiner fünf Meter langen Spur-N-Anlage.

INS LICHT GERÜCKT

Einer der jüngsten Weinert-Bausätze ist die Schlepptenderlok der Baureihe 24. Rainer Albrecht gibt Tipps zur Montage und sorgt für die Erleuchtung.


Foto: Rainer Albrecht